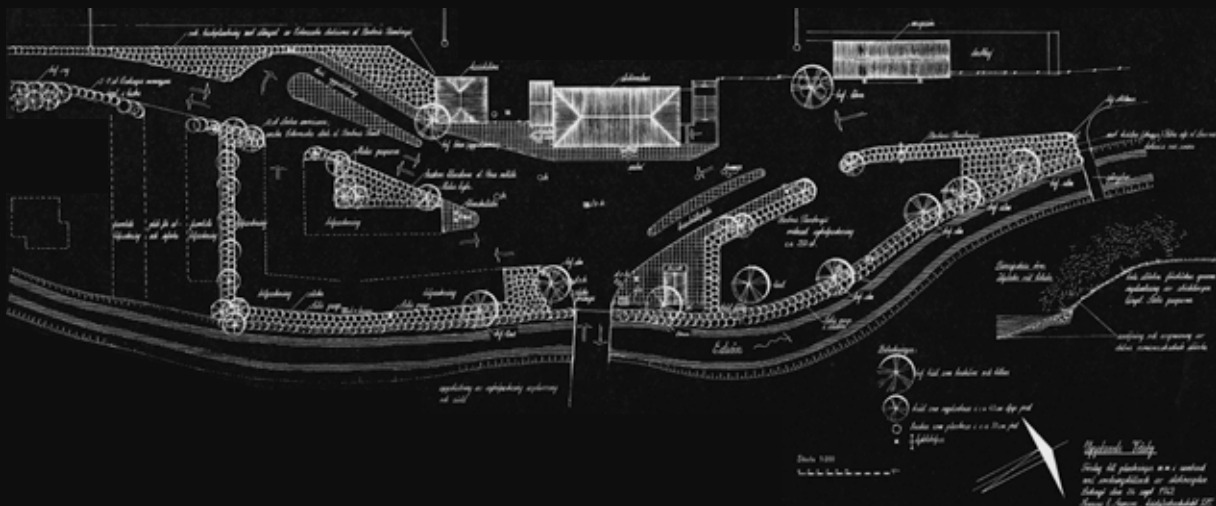


ROSOR OCH RÄLSAR

EN FÖRDJUPNING I DE SVENSKA JÄRNVÄGSPARKERNAS EPOK

JULIA SIRELIUS



SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE 30 HP
LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET
ALNARP 2018

Title: ROSES AND RAILS

– An investigation of the era of Swedish railway parks.

Titel: ROSOR OCH RÄLSAR

–En fördjupning i de svenska järnvägsarkens epok.

Författare: Julia Sirelius.

Handledare: Anna Petersson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Examinator: Allan Gunnarsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Biträdande examinator: Inger Strömberg, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Omfattning: 30 hp.

Nivå: Avancerad A2E.

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landskapsarkitekturprogrammet.

Utgivningsort: Alnarp.

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Planritning över Upplands Väsby järnvägsark, Henning Segerros, 1962.

Upphovsrätt: samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren.

Elektronisk publicering / Online publication for this work: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: järnvägsark, järnvägsplantering, stationsark, stationsplantering, stadspark, folkpark, SJ:s planteringsväsande, Knivsta järnvägsark, Olof Eneroth, Adolf Edelsvärd, Gösta Reuterswärd.

SAMMANFATTNING

Detta examensarbete ämnar undersöka Sveriges järnvägs-parker i förhållande till det offentliga stadsparkprojektet som var rådande i Sverige och Europa under artonhundratalets senare hälft.

Vilka var de rådande motiven och idealen? Vad har Sveriges Järnvägars planteringsväsande (1868–1973) betytt för svensk trädgårdshistoria?

Arbetet inleds med litteratur- och bildstudier och avslutas med en platsinventering i Knivsta järnvägs-park med en jämförelse av växtlistor vid anläggandet av parken år 1868.

Arbetet knyts ihop med en studie av en kunskapsteoretisk tankefigur inom samtida region- och kommunalplanering.

SJ:s planteringsväsande har haft en större betydelse än vad man kunnat ana för Sveriges trädgårdshistoria. Undersökningen låter också påvisa, att de svenska järnvägs-parkerna tycks ha negligerats i den allmänna beskrivningen om de offentliga stadsparkerna i Sverige under andra hälften av 1800-talet.

ABSTRACT

This thesis aims at examining the Swedish railway parks, in the context of the public urban park project that prevailed in Sweden and Europe in the latter half of the nineteenth century.

What were the current motives and ideals? What has Sweden's Railway planting unit (1868-1973) meant for Swedish garden history?

The work begins with literature and pictorial studies, to finish with a site survey in Knivsta Railway Park with a comparison of found park layout documents with a plant species list from 1868. The work ends with an investigation of a survey of knowledge theory in contemporary region and municipal planning.

It turns out that Sweden's Railway planting unit has meant more to the Swedish garden history than expected. The survey also underlines that the railway parks appear neglected in the general discourse of public parks that emerged during the latter 19th century.

”Vita activa, mänskligt liv för såvitt det är aktivt verksamt, utspelar sig alltid i en värld av människor och människoskapande ting; det lämnar den aldrig och transcenderar den aldrig. All mänsklig verksamhet försiggår inom en omgivning bestående av ting och människor, den är lokaliserad till en sådan och skulle förlora sin mening utan den. Denna omvärld, vilken var och en föds in i, existerar i sin tur väsentligen på grund av människan, hennes tillverkning av ting, hennes odling av jorden och vård av landskapet, hennes organisering av de politiska relationerna i mänskliga samhällen. Det finns inget verksamt människoliv, ens i den öde öknen, som inte utspelar sig i en värld som direkt eller indirekt vittnar om andra människors närvaro”.

Hanna Arendt, Människans villkor/Vita activa (1958).

FÖRORD

Jag minns så starkt den gången jag klev ur tåget i Uppsala och möttes av en utsmyckad, påkostad och omfamnande järnvägsmiljö till äran av Carl von Linnés trehundraårsjubileum 2007.

Här stack yuccapalmer stolt upp sina plymer på en rik bädd av paradibuske, verbena och andra bundsförvanter. Så går säsongen, och jubileumsåret, mot sitt slut. Den rika rabatten plockas ner och kommer inte tillbaka något mer.

År senare läser jag en artikel i tidningen Byggnadsvård (2016) att Anna Lindgren vid Sveriges järnvägsmuseum hade fått anslag till att forska om Sveriges gröna järnvägsmiljöer, från artonhundratalets andra hälft och fram till 1970-talet.

Det visar sig att dessa miljöer ingår i Sveriges största trädgårdssammanhang någonsin ända fram till den slutgiltiga avvecklingen 1973. En epok mycket nära i tid som till synes uttraderats ur kulturminnet. Urbanisering sker i allt hastigare takt och många tätorter planerar för återupplivandet av sovande järnvägsstationer som under decennier fått kapitulera för buss och bil.

Kanske kan vi inför upprustning och återanvändning av järnvägsstationer i Sverige ta med oss att vi har ett flödigt trädgårdshistoriskt arv av järnvägsplaner att inspireras av.

INNEHÅLL

BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL, METOD, FRÅGESTÄLLNINGAR	7
1. 1800-TAL OCH STÄDERNAS UTVIDGNING	8
1.1 LANDSKAPET PÅ LANDET	8
1.2 SVERIGE FÅR STADSPARKER	10
1.3 SVERIGE BLIR SPÅRBUNDET	14
1.4 EN ÖPPNARE PORT TILL EUROPA	15
2. SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE 1856–1973.....	16
2.1 ADOLF EDELSVÄRD OCH JÄRNVÄGSSTATIONERNA	16
2.2 IDEALPLANEN VS. DET PLATSSPECIFIKA	17
2.3 EDELSVÄRDS FÖRKLARINGAR TILL PLANEN SID 19. PLAN XVII.....	21
2.4 PARKSTILAR UNDER 1800-TALET	24
2.5 TRÄDGÅRDSDIREKTÖRER TILLSÄTTS	33
2.6 GULDÅLDER I SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE	36
2.7 VÄXTERNA I PLANTERINGARNA	41
2.8 SVENSKA JÄRNVÄGSPARKER I BILD.....	45
2.9 FUNKTIONALISM I JÄRNVÄGSPARKERNA	57
2.10 FÖRSKJUTNING, ÖVERLAGRING OCH REDUKTION	61
3. FALLSTUDIE KNIVSTA JÄRNVÄGSPARK	62
3.1 PLATSEN	63
3.2 VÄXTDOKUMENT ÖVER NORRA STAMBANAN, 1868	64
3.3 INVENTERING AV KNIVSTA JÄRNVÄGSPARK 2017-06-12	68
4. LÄGESRAPPORT FRÅN SAMTIDEN	76
5. REFLEKTION	79
6. AVSLUTNING	80
7. KÄLLOR.....	81

ETT STORT TACK till den mycket hjälpsamma personalen vid Kungliga biblioteket i Stockholm, Anna Lindgren vid Järnvägmuseet i Gävle för goda råd och tips om litteratur, byggnadsföreningens Henrik Sandevärn i Knivsta, byggnads- och trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh, landskapsarkitekt Johan Bergkvist, konstnär Peter Dacke, landskapsarkitekterna Anna Petersson, Per-Inge Gustafsson, Eva Gustavsson, Anders Larsson och Åsa Klintborg Ahlklo, vid SLU Alnarp.

BAKGRUND

Under perioden 1862–1973 bedrev Statens Järnvägar (SJ) formellt ett arbete med försköning av sina järnvägsmiljöer genom anläggning av parker, planteringar och blomsterurnor.¹

De ”sår i landskapet” som järnvägen skapat när den bröt bygd skulle kompenseras genom statsbanornas planteringar och välvårdade miljöer. Sverige kom även att bli erkänt i andra länder för sina framstående och de konsekvent genomförda järnvägsarkerna.

Efter avvecklingen av SJ:s trädgårdsväsende, som påbörjades redan under slutet av 1950-talet och accelererade genom sextiotalet, fick de distrikt som hade egenintresse fortsätta med blomstersmyckning i mån av att ekonomin tillät och att den inte påverkade ”kärnverksamheten”.²

Stationsmiljöerna – den offentliga miljö som resenären möter på sin väg mellan olika orter, har sedan dess tillåtits att bli avlödade sin grönska till förmån för hårdgjorda ytor, och i många fall även vanvård.³

Järnvägsarker fick till skillnad från andra offentliga parker skapade i tiden, stryka med – hur?

I dag urbaniseras samhället och förändras alltmer, från bondesamhälle till tjänstesamhälle.

Planering för att väcka liv i gamla stationsmiljöer sker delvis i samma takt. Återupplivandet av gamla stationer kan dra nytta av att känna till denna betydelsebärande hortikulturella epok utan motstycke i Sveriges historia, en epok som postumt har fått mindre uppmärksamhet än den förtjänat.

Kännedom om Sveriges järnvägsarker kan ge inspiration för framtiden. Att studera äldre parkmiljöer och de mänskliga intentioner som låg till grund för deras tillblivelse, också som en del av en mer övergripande stadsplanering, är tacksamt i fråga om utvärdering av bruksmönster över tid och en värdefull kunskap för hur vi idag och i framtiden kan utforma våra stadsmiljöer.

SYFTE OCH MÅL

Syftet med detta examensarbete är att studera de svenska järnvägsarkerna i förhållande till det offentliga stadsparkprojektet under andra hälften av 1800-talet. Var de en del av samma projekt?

I studien ingår en inventering av resterna av en järnvägsark. Målet är att sprida kännedom om

de svenska järnvägsarkerna för att kunna användas som prototyp för framtida upprustningar av stationsmiljöer.

METOD

Arbetet läggs upp i tre huvudsakliga delar, där den första och andra delen är en litteratur- och bildstudie, och den tredje delen är en fysisk inventering med ett platsbesök med inventeringsblanketter.

Arbetet avslutas med en studie av en tankefigur av hur dagens kommunalplanering fungerar, som jämförelse med SJ:s trädgårdsväsende existens 1862–1973.

Tidigare forskning som gjorts i ämnet järnvägsarker är Johan Bergqvists *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap, platsernas förändring i historiskt perspektiv* samt Åsa Ahklos artikel *SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur* i tidskriften *Lustgården* som båda har varit en bra grogrund för förståelsen av SJ:s trädgårdsväsende.

Andra dokument jag har studerat är Catarina Nolins avhandling *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet*, Adolf Edelsvärds idealplan från 1859, samtliga nummer av SJ:s tidskrift *Banmästaren*, Daniel Müllers uppslagsverk om trädgård från 1848 som samtliga finns på Kungliga biblioteket i Stockholm. Olof Eneroths egna böcker, eller artikeln om Sveriges järnvägsarker i danskt trädgårdslexikon från 1934 vid Lantbruksuniversitetets bibliotek i Köpenhamn.

Arkivmaterial från anläggandet av Knivsta järnvägsark 1868–70 från Olof Eneroths personarkiv som trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh generöst delat med sig av, har varit underlag för den fysiska inventeringen tillsammans med alla litteratur- och bildstudier.

FRÅGESTÄLLNINGAR

– Kan de svenska järnvägsarkerna klassas som en del av 1800-talets offentliga parkprojekt?

– Hur såg tiden och idealen ut under uppkomsten av Sveriges järnvägsarker?

– Vad finns det för efterlämningar i den fysiska miljön (Knivsta järnvägsark) och vad finns skrivet? Vad vittnar de skrivna källorna om?

– Vad har SJ:s trädgårdsväsende betytt för Sveriges trädgårdshistoria?

¹ Fogelberg & Lagerberg (2007b) sid. 25

² Fogelberg & Lagerberg (2007b) sid. 25

³ Se exempel i Melanie Lehtons inventeringar 2009 av nio järnvägsark i landet http://stud.epsilon.slu.se/537/1/lehtonen_m_091008.pdf

1800-TAL OCH STÄDERNAS UTVIDGNING

Det tidiga 1800-talet i Europa präglas av Napoleon-krigen. Sverige genomlever 1809 sin enda militärkupp och marskalken Jean Baptiste Bernadotte blir 1818 Sveriges Konung Karl XIV Johan.

Hela Europa ingår i ett omfattande moderniseringsprojekt där rigorös stadsplanering danar om tusentals och åter tusentals av Europeiska städer med boulevarder, estrader och infrastruktur för ökad trafik. Befolkningstillväxten tilltar och fler flyttar till städer. Telegrafn och järnvägen nalkas. Det slår gnistor om industrialiseringen.

Europa befinner sig i kölvattnet av upplysningstiden och nu börjar många av 1700-talets upplysningssidéer bära frukt, och för en större del av befolkningen. Urbanisering, emigration, nya kommunikationer och ett nytt klassamhälle kom att utöva stort inflytande på konst och arkitektur under denna tid, liksom på trädgårdskonsten och dess gestaltungsprinciper.

De svenska städerna var ännu under 1800-talets första hälft mycket små. Fram till århundradets mitt bodde nittio procent av landets befolkning på landsbygden; endast Stockholm kunde göra anspråk på att vara en storstad.¹

Inflyttningen till städerna ökade efter 1850 men ännu vid sekelskiftet 1900 bodde sjuttiofem procent av befolkningen på landet.

Genom regulariseringar i Europa och i Sverige, där nya rätta och breda avenyer och boulevarder ersatte de tidigare slingriga gatorna i de befintliga stadskärnorna, kunde man föra in luft och ljus i städerna.

Regulariserade stadsplaner, såsom Lindhagenplanen för Stockholms förnyelse framlagd i stadsfullmäktige 1866, var en av fler handlingar som möjliggjorde skapandet av nya parker för stadsbefolkningen.

LANDSKAPET PÅ LANDET

Trädgårdshistoriskt skedde en hel del större förändringar i Sverige i början av 1800-talet. Upplysningens framsteg inom forskning och vetenskap på 1700-talet gjorde att det blev mer och mer socialt acceptabelt även för adelsmän att engagera sig i odling².

Tidigare hade en nedlåtande attityd präglat inställningen mot dem som valde att engagera sig i jordbruket på sina gods, men nu ansågs det

tvärtom som något patriotiskt och samhällsnyttigt, eftersom man hjälpte till att sätta fart på rikets produktion.

Vid 1800-talets början fanns fortfarande mycket få plantskolor och fröförsäljare i Sverige. Tidigare, när adeln låtit anlägga (privata) parker och trädgårdar, hade de köpt nästan alla växter utomlands. Med tiden blev handeln allt mer självgående i takt med att efterfrågan växte och trädgårdsodling blev allt vanligare hos bönderna och den växande medelklassen.³

LANDSOMFATTANDE SKIFTESREFORM

Stadgan om Laga skifte år 1827, var en skiftesreform som blev landsomfattande (med undantag för norra Dalarna och Gotland).

Laga skiftet innebar att varje bondes andel samlades och lades ut på, i idealfallet en plats, något som kom att forma ett paradigmskifte i det svenska landskapets historia.

Den jordägare som vid skiftesförrättningen tilldelades sämre jord kunde kompenseras genom att få en större areal.⁴ Det samlade värdet av hemmanet före och efter skiftet skulle vara lika. Man flyttade också ut tomten och byggnaderna till den egna marken, vilket innebar att byn mer eller mindre splittrades.

Splittringen av byarna i samband med skiftena gav för första gången bönder tillräckligt med plats direkt intill boningshusen för att anlägga trädgårdar i modern mening.⁵ Odlingsarbetet blev effektivare och varje gård producerade mer. Åkerarealen hade flerdubblats, skogen trängts undan, våtmarkerna dikats ut, sjöar sänkts och byar splittrats. I stället för grå, omålade hus i täta klungor låg röda eller vitputsade gårdar utplacerade intill självägda odlade fält.⁶

I stället för hägnader kring odlingarna för att hålla djuren ute, fanns nu hägnader kring hagarna som höll djuren inne.⁷

LANDSKAPSPARKER

Vid 1800-talets ingång var anläggandet av landskapsparker i full gång på den svenska landsbygden, från Skåne till Uppland.⁸

Så småningom, under 1850-talet, rådde högkonjunktur i Sverige. Intresset för trädgårdskultur gynnades av goda konjunkturer för industrin.

Nya glas-stål- och uppvärmningstekniker medgav byggande av bättre och effektivare orangrier och drivhus och nya exotiska växter från främmande länder blev tillgängliga.⁹

1 Nolin, C. sid. 50

2 Andreasson, A. (2007) sid. 7

3 ibid (2007) sid. 7

4 Nationalencyklopedin, laga skifte. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/laga-skifte> (hämtad 2016-09-15)

5 Andreasson, A. (2007) sid. 16

6 ibid (2007) sid. 15

7 ibid (2007) sid. 7

8 Waern, K. (2013) sid. 216

9 Waern, K. (2013) sid. 216

Kanske viktigast var dock tillgången till skolade och hantverksskickliga trädgårdsmästare, först från Tyskland och Danmark men så småningom även från Sverige.¹⁰

Varje herrgård med självaktning, oaktat dess storlek, skulle ha ett växthus, ett trädgårdsmästeri och en landskapspark, om den så bara bestod av en trädunge, ett lusthus och en damm med ett par pittoreska broar. Det första mer officiella intresset för trädgårdsodling som en "lantbrukets binäring" kom från hushållningssällskapen under tidigare hälften av 1800-talet. Genom att anställa länsträdgårdsmästare vid hushållningssällskapen lade man grunden till den organisation som under senare hälften av 1800-talet med stor fermitet verkade för trädgårdsodlingen i landet.¹¹

Hur som helst var det i städerna som 1800-talets stora parkprojekt kom att genomföras. I början av 1800-talet hade de gamla befästningsverken i många europeiska städer spelat ut sin roll. Städerna behövde, eller kunde inte längre skyddas med murar, vallar och vallgravar. 1600-talets fästningsgördel kom ju att utgöra en tvångströja för städerna som behövde expandera.¹²

Ett av de mest kända exemplen är Wien, där fästningsvallarna redan på 1770-talet hade upplåtits som promenadplats och i början av 1800-talet blev anlagda promenad- och parkstråk.¹³

I Sverige planterades promenadstråk på de nedlagda vallarna i Malmö 1805, Landskrona 1805 och Göteborg 1807 även om det tog många år innan planerna hade förverkligats så som var tänkt.¹⁴

I Göteborg anlades Nya Allén i slutet av 1820-talet på de raserade fästningsvallarna, något som i tiden var ett storslaget parkprojekt.¹⁵ Dessa omdanades till en över två kilometer lång boulevard med fyra trädrader. Här fick endast parkflanörer som trafikklass vistas. 1800-talets trädgårdsintresse både hos städernas borgerskap och bland landsbygdens invånare tog sig bland annat uttryck i de trädgårdsföreningar som tillkom vid denna tid.

Störst var Svenska Trädgårdsföreningen som bildades 1832 efter förebild av Royal Horticultural Society (RHS) i England.¹⁶

Trädgårdsföreningar tog initiativ till egna parkprojekt, i Stockholm i form av driften av trädgårdarna vid Rosendahls slott. Den största och mest bestående anläggningen av detta slag är Trädgårdsföreningens park i Göteborg. Parken började anläggas 1843 på de raserade befästningsvallarna och drevs därefter i föreningens regi fram tills dess att Göteborgs stad tog över ansvaret 1975.¹⁷

Parken anses idag vara landets bäst bevarade

stadspark från 1800-talet. Den tycks även ha varit särdeles lovordad under sin tid.

SJ:s Chefsarkitekt Adolf Edelsvård skriver i *Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörsvetenskap* år 1859:

“TRÄDGÅRDSFÖRENINGENS PARK I GÖTEBORG ÄR, SÅSOM FLERE AF VÅRA LÄSARE TROLIGEN HAFVA SIG BEKANT, EN AF DE VACKRASTE ANLÄGGNINGAR SOM NATUR OCH KONST TILLSAMMAN KUNNAT ÅSTADKOMMA. ORANGERI OCH VICTORIA REGIAHUS, BASSINER MED SVANOR OCH GULDFISKAR, SKUGGIGA TRÄDGRUPPER, IRRGÅNGAR, BOSQUETER, BLOMSTERRABATTER M.M. FINNAS HÄR, OCH I MIDTEN AF ALLT DETTA STÅR EN INBJUDANDE PAVILJONG, VID HVLKEN VI NU VILJA FÄSTA VÅRA LÄSARES UPPMÄRKSAMHET. DENNA PAVILJONG ÄR UPPFÖRD PÅ EN LITEN BESKUGGAD PLAN, PÅ 3 SIDOR OMGIFVEN AF VÄGAR OCH Å DEN FJERDE BEGRÄNSAD AV EN BÄCK, MOT HVLKEN BYGGNADENS EKONOMIRUM ÄRO FÖRLAGDE. PLANCHEN XXVII GIFVER EN NÄRMARE FÖRESTÄLLNING OM DEN VÄL VALDA PLATSEN.”¹⁸

Genom trädgårdsföreningarnas anläggningar och genom promenaderna på de raserade vallarna fick borgerskapet i flera städer tillgång till vackra och välskötta parker.

Men det var under den senare delen av 1800-talet som städernas parkutbyggnad tog verklig fart, och då var det den breda allmänhetens *sundhet, sedlighet och vederkvickelse* som var föremål för de styrandes omtanke.

10 ibid (2013) sid. 216

11 Klintborg-Ahlklo, Å. (1993) sid. 43

12 Waern, K. (2013) sid. 217

13 ibid (2013) sid. 217

14 ibid (2013) sid. 217

15 ibid (2013) sid. 217

16 ibid (2013) sid. 217

17 ibid (2013) sid. 218

18 Edelsvård, A. (1859) sid. 112

SVERIGE FÅR STADSPARKER

Under 1800-talet anlades omkring etthundra offentliga parker i Sverige, något som ej tidigare funnits. Varför började man anlägga offentliga parker i Sverige? Vilka var initiativtagarna? Vem var det som utformade dem? Fanns det ideologiska motiv? Hade städernas storlek eller befolkningsmässiga sammansättning någon betydelse för tillkomsten av parkerna? Arbetarna och det växande borgerskapet? Hade järnvägens tillkomst och med den ett ökat resande någon betydelse i sammanhanget?

Catarina Nolin har i sin avhandling *Till stadsborna nytta och förlustelse – den offentliga parken i Sverige under 1800-talet* gjort ett tämligen minutiöst arbete i ämnet där hon undersöker parkernas upprinnelser, stilstudier i gestaltningarna samt om bruket av parkerna som offentliga rum, något som ej tidigare gjorts i ämnet.

Undersökningsmaterialet består av protokoll och handlingar från borgerskapets äldste, stadsfullmäktige, drätselnämnd och andra kommunala organ samt material från trädplanteringskommittéer och stadsparkssällskap. Ritningar, kartor, avbildningar, fotografier, beskrivningar, växtförteckningar och räkenskaper har stått till tjänst i denna stora undersökning. Nolin tar spjärn med att börja att definiera promenad och park som företeelser. Ordet promenad har två betydelser – dels den faktiska *aktiviteten*, dels *platsen* där man företar sig en promenad.¹

De tidigaste promenaderna utgjordes av alléer (som tidigare nämndes i Göteborgs stadsutvidgning). Att de offentliga parkerna i så hög grad benämndes promenader torde bero på att ordet sedan tidigare förknippades med lustvandringar.² Promenaden behövde ej heller nödvändigtvis företas till fots, lika gärna kunde den äga rum i vagn eller till häst. Promenaden var i synnerhet i Frankrike sedan 1600-talets förra del en väl inarbetad företeelse särskilt bland adeln men även hos borgarklassen.³

I industrialismens England ett par sekel senare såg man de offentliga parkerna som ett effektivt medel för att komma till rätta med den höga barnadödligheten och den undermåliga hygien i städerna.⁴

England var på många sätt ett föregångsland för övriga Europa. Birkenhead Park i periferia Liverpool utformades av Joseph Paxton och invig-

des 1847 och brukar räknas till en av de större helt offentliga parkerna i England. Parken har influerat Central Park i New York, med sin trafikala specifikitet. Separata vägar för körande, ridande och gående.

I de engelska och tyska parkerna, liksom Central Park i New York, avsattes som regel stora ytor för diverse "tummelstationer" som spel och lek, medan man i de franska lade tonvikten vid promenaden.⁵

Parkerna blev jämte museer, bibliotek och andra offentliga byggnader några av århundradets främsta mötesplatser.⁶

Den offentliga parken i Sverige vann spridning främst vid 1800-talets mitt. Detta innebar emellertid inte att städernas invånare dessförinnan stått helt utan promenadplatser. Stadsbor har sedan mycket lång tid haft tillgång till parker i form av kungliga parker, kronoparker, jaktmarker och botaniska trädgårdar.⁷

I Sverige berörde industrialismens enorma samhällsdaningar alla befolkningsskikt. Den traditionella indelningen i stånd; adel, präster, borgare och bönder, började successivt luckras upp under århundradets första decennier och bekräftades med ståndsriksdagens avskaffande 1866.⁸

Befolkningsökningen i och med inflyttningen till städerna gick i en rasande fart. Ett borgerligt samhällsskikt hade redan i början av 1800-talet inflytande över utvecklingen i städerna, kulturellt såväl som politiskt.

Dess engagemang i sammanslutningar som jaktsällskap, välgörenhetsinrättningar, konstföreningar och trädgårdsföreningar var under hela seklet stort. De borgerliga värderingarna vann större spridning som ett sorts livsstilsideal i synnerhet från mitten av 1800-talet.

Det handlade om ett civilisationsmönster och beträffande dygder som självdisciplin, kultivering och ordning, bildning, sparsamhet, flit, familjekänsla samt omtanke om den egna hälsan för att kunna prestera ett gott arbete.⁹

Borgerskapet, det fordom "ofrälse ståndet", hade ju till skillnad från adeln inte ärvt sina poster, de var förvärvda på egna meriter.

Denna tro på individens förmåga att ta sig upp var stark. Borgerligheten strävade efter att skapa egna samlingsplatser och umgängesvanor. Vid sidan av societetshus, teatrar, museer och andra publika miljöer, skulle de offentliga parkerna bli just sådana viktiga knutpunkter.

Samtidigt som borgerligheten ville framstå som en egen grupp i samhället med en tydlig identitet fanns samtidigt denna ständiga strävan att vilja ta efter aristokratins livsmönster.

1 Nolin, C. (1999) sid. 27

2 ibid (1999) sid. 27

3 ibid (1999) sid. 27

4 ibid (1999) sid. 33

5 Nolin, C. (1999) sid. 35

6 ibid (1999) sid. 35

7 Ibid (1999) sid. 36

8 Ibid (1999) sid. 48

9 Ibid (1999) sid. 49

I herrgårdslivet på landsbygden fanns sedan en lång tid en välutvecklad umgängeskultur i vilken parkerna och anläggningarna utgjorde en viktig del. Redan i början av 1800-talet fanns inom adel och borgerlighet ett hävdvunnet mönster att företa promenader ut ur städerna eller inom städerna – promenaden som företeelse föregick sålunda den offentliga parken.¹⁰ Endast ett fåtal svenska parker från 1800-talet har sin upprinnelse i stadsplaneprojekt. Carl Johans park i Norrköping, Eskilstuna stadspark, stadsparken i Söderhamn samt de Stockholmsparker som ingick i den så kallade Lindhagenplanen, hör hit.¹¹

Före 1840-talet ingick knappast parker i svenska stadsplaneprojekt. Den enda nya stadsplan under 1800-talets första hälft som i parkhänseende radikalt bröt mot rådande förhållanden var den som gjordes för Vänersborg 1834.

Sedan en våldsam brand ödelagt stora arealer av staden tillkallades ingenjören Nils Ericsson för att upprätta en ny plan, i vilken en av de viktigaste tankarna var att förhindra nya bränders spridning.

Staden delades av det skälet i två delar genom en 500 meter lång och 100 meter bred brandgata, till stora delar ämnad för planteringar. Kyrkan, som sedan tidigare låg i denna del av staden, fick nu sällskap av andra offentliga byggnader, däribland rådhuset.

Att förlägga offentliga byggnader i eller i direkt anslutning till planteringar är ett inslag i stadsplanerandet som efter hand skulle bli allt vanligare. Vänersborgs nya stadsplan var förmodligen den första i landet där offentliga parker – Stora plantaget och Östra plantaget förverkligades 1838 respektive 1851 – ingick i de ursprungliga planerna och även kom till utförande.¹²

ETT UTERUM FÖR ÄNNU FLER

Men parkerna var ju inte endast borgerskapets spelplan. Med den ökade inflyttningen till städerna kom arbetarklassen att utgöra en allt större grupp av den samlade stadsbefolkningen. Arbetarnas bostadsstandard var mycket låg och de flesta familjer bodde i ett rum och kök.

Med en sådan trängsel var uterummet oombärligt – samvaron förlades till bakgårdar, gator, och obebyggda tomter. Familjen var, till skillnad från hos de borgerliga kretsarna, inte en bas i umgänget. Män och kvinnor umgicks var för sig och barnen med andra barn.¹³

Från 1800-talets mitt inriktade sig borgerskapet på att överföra sina normer och värderingar till arbetarna. De tidigare omnämnda värderingarna om renhet, skönhet och familjeliv kom att pläderas

både i ord och i rumslighet. I ambitionen att fostra och förbättra arbetarnas livssituation passade den offentliga parken väl in.

Ett liknande drag återfinns i många av *järnvägsparterna*. Här såg man möjligheten att sprida kunskapens ljus och bildning även ute på landsbygden. Allt fler böcker om odling och ekonomiskt rationella förhållningssätt till trädgården publiceras under denna period med bondesamhället och arbetarklassen som målgrupp, vilket bör ses som ett uttryck för en folkbildningsambition. Det kan ses som ett faktum hur SJ längre fram under epoken utövade ett stort inflytande genom sina välskötta anläggningar.

Möjligheterna att påverka omgivningen i stort som smått, gällande byggnadsskick, trädgårdsplanering eller växtval, var avsevärda. I städerna etableras i början av 1900-talet koloniträdgårdsområden för att ge möjlighet till viss självförsörjning hos arbetarklassen, men det finns även en uttryckt vilja att skapa ett exemplariskt samhälle i miniatyr där ordning och reda råder, och där prydlighet är en dygd. Koloniodlingen är en odlingsform som också är starkt förknippad med järnvägen, tidigast i Skåne. SJ arrenderade ut jordstycken till sina anställda, och koloniträdgårdsrörelsen växte fort kring järnvägarna. Idag kanske allra tydligast med kvarlevor kring Södra stambanan mellan Malmö och Lund.

En anledning till att folkparken skapas i slutet av 1800-talet sägs vara att fackföreningar ville ha en plats som möjliggjorde demonstrationer, något som ju var strikt förbjudet i borgerskapens stadsparker.

De offentliga parkerna har i hög grad påverkat stadslandskapet och livet i staden. De sågs som väsentliga komponenter i strävan efter prydligare städer, de gjorde dem attraktivare och förmodades ha en positiv inverkan på besökarnas uppfattning om respektive stad.

Med järnvägens utbyggnad ökade möjligheterna att resa, vilket ju ökade antalet presumtiva besökare. Ett av de mest talande exemplen på en fullständig järnvägsmiljö torde vara Carl Johans park i Norrköping, från 1860.

Parken bildade tillsammans med hotell, skjutsinrättning och järnvägsstation en stadsdel med inriktning på det offentliga livet.¹⁴

Det måste nog också sägas vara en av de bäst bevarade järnvägsparterna i landet, som förvaltar både form och växtval från arttonhundratalet i sin skötselplan.

10 Nolin, C. (1999) sid. 50

11 ibid (1999) sid. 59

12 ibid 1999) sid. 60

13 ibid (1999) sid. 52

14 Nolin, C. (1999) sid. 69

Enligt Nolin etablerades promenaden som företeelse på kontinenten och i England i början av 1600-talet, och med tillkomsten av de offentliga parkerna blev den fastare organiserad och förankrad i stadslivet. Rörelsen, att beväga sig utomhus under ledig tid och under ordnade former, föregick platsen; den anlagda parken.

Idén om offentliga stadsparker spred sig under 1800-talet från aristokratin och så småningom till alla samhällsskikt från borgare till hantverkare och arbetare.

Vid 1800-talets mitt var de svenska städerna fortfarande mycket små, betydligt mindre än merparten av de engelska, tyska och franska. Trots detta hade Sverige redan 1840 flera anlagda offentliga parker. Hoglands park i Karlskrona, Carolinaparken i Uppsala, Tivoliparken i Kristianstad och Strömparterren i Stockholm är några exempel.

Förutom den sistnämnda var ingen av städerna varken stor eller överbefolkad när beslutet om parkerna togs, och förekomsten av dem måste förklaras på annat sätt. Utan tvekan hade borgerskapets framväxt betydelse där parken fyllde en viktig funktion som mötesplats i den umgängeskultur som etablerades under 1800-talets första hälft. Därtill kommer viljan att försköna stadsmiljöerna, något som prydligt anlagda parker kunde bidra med. De tidigaste offentliga parkerna tillkom sålunda av delvis andra anledningar än till exempel i England, där de undermåliga stadsmiljöerna var ett tungt vägande skäl.¹

I takt med att städerna växte och arbetarna blev en alltmer dominerande samhällsgrupp, önskade många borgare och initiativtagare till parker, ett bättre, uppbyggligare livsmönster hos arbetarbefolkningen. Parken skulle bli en ersättning för förkastliga krogbesök och penningspel, och en arena för gemensamt familjeliv som borgligheten höll kär.

NÖJESPLATS MED KRAV PÅ ORDNING OCH UNDERORDNING

Initiellt tycks det ha varit så att det huvudsakligen var borgerskapet som tog ansvar för stadens gemensamma miljöer och möjligen även de som utnyttjade dem. Borgarklassens ideal om ordning, disciplin, nykterhet, flit och familjekänsla har spelat in i hur parkerna utformades. Stadsparken utformades till en prydlig och representativ mötesplats utomhus, som en sorts pendang till adelsalonger och de borgerliga musiksalonger som växte fram under 1830- och 1840-talen. Detta var

arenor att manifestera sin position i samhället på.

Naturligtvis skulle parken också vara en plats för nöje. Inrättningar som kägelbanor, musikpaviljonger, scweizerier och vattenkiosker var vanliga.

Hur såg tillgängligheten ut? Som regel var de offentliga parkerna inhägnade och försedda med grindar som låstes vid ett visst klockslag kvällstid, vilket var ett sätt att stänga ute skadegörelse, prostitution och sammanstötningar. Vissa parker var avgiftsbelagda vilket var ytterliggare ett sätt att sova klientelet. Kungsparken i Malmö som öppnade för allmänheten 1872 patrullerades av polis och allmänheten uppmuntrades att anmäla avvikare till ordningsreglerna.²

Påbud som kunde gälla för vistelse i 1800-talets offentliga parker var prydlig klädsel, nykterhet, att icke beträda gräsmattor, att inte passera parken bärandes stora paket eller andra otympliga föremål. Tiggeri var ofta förbjudet. Liksom högljutt musicerande, nedskräpning, försäljning av alkohol eller politiska demonstrationer.

Just förbudet mot politiska sammankomster i de offentliga parkerna var ett av skälen till att arbetarrörelsen började anlägga folkparker.³

Inhägnader av parker kunde också vara ett sätt att hålla boskap ute från parken, som i Uppsala där Carolinaparken gränsade till betesmark eller som i Vänersborg där boskapen på väg till och från betet passerade Plantaget som hade anlagts efter stadsbranden 1834.⁴

Enligt Nolin har det ofta hävdats att offentliga parker i Sverige tillkommit först då städerna uppnått en viss storlek eller folkmängd, en hypotes som hennes undersökning motsäger.

Nolin skriver även att storhetstiden för den svenska offentliga parken är 1860- och 1870-talen då många offentliga parker anlades.

Hon skriver att:

*”Under denna period anlades ett mycket stort antal nya parker. Det går inte att urskilja en stad som förebildlig i utvecklingen, utan offentliga parker tillkom över hela landet, i såväl stora som små städer. Enbart i Västerås anlades under denna tid tre offentliga parker. Stockholm var inte i detta avseende den ledande staden”*⁵

1 Nolin, C. (1999) sid. 312

2 Nolin, C. (1999) sid. 257

3 Nolin, C. (1999) sid. 259

4 ibid (1999) sid. 255

5 Nolin, C. (1999) sid. 315

Vad jag själv finner anmärkningsvärt är att Nolin inte nämner de svenska järnvägsarkerna i sammanhanget. Detta var ju just i tiden för hur dessa näst intill systematiskt anlades runtom i landet i samband med SJ:s trädgårdsväsendes tillblivelse, men också i översiktlig planering genom Adolf Edelsvårds och Nils Ericsons inrådan.

Samma sak har jag uppmärksammat i Eivor Buchts avhandling *Public parks in Sweden 1860-1960 - The planning and design discourse*; här syns inte järnvägsarkerna. Järnvägsarkerna i Sverige tycks knappt ha uppmärksamats som en del av 1800-talets offentliga stadsparkprojekt, vilket väcker en del frågor.



FIGUR 1.
Parken vid Stockholms centralstation 1890. Ett nytt umgängesrum för en ny socialgrupp. Stadsparker fanns ej i Sverige innan 1800-talet. Stadsparken föregick järnvägen men i många fall innebar introduktionen av en järnvägsstation en introduktion av en stadspark.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 2.
Trädgårdsföreningen i Göteborg grundades 1842 och är en av Sveriges allra äldsta offentliga parker.
(ur Göteborg med dess omgivelningar framställt i taflor 1859.
Foto Kungl. biblioteket).

SVERIGE BLIR SPÅRBUNDET

Självgående rälsfarkoster började användas i England och nordöstra USA i början av 1800-talet. Första järnvägen för persontrafik öppnades 1825 mellan Stockton-on-Tess och Darlington i Storbritannien. Som vi blivit delgivna i Nolins avhandling om de offentliga parkernas tillkomst, kan sägas att Sverige höll sig à jour med utvecklingstakten i förhållande till andra Europeiska länder.

Sverige började anläggandet av offentliga parker tidigare än vad forskning tidigare hävdade, och i takt med i fältet tongivande länder i Europa.

Vad gäller järnvägens introduktion i landet gick det emellertid trögare. När det väl kom igång blev projektet desto mer välplanerat och välorganiserat och Sverige blev, enligt sakkunniga, Europas ledande järnvägsland – räknat i meter per invånare.¹

Landet hade initialt velat satsa på kanalväsendets vattenvägar som viktiga farleder. Vid mitten av 1800-talet hade man byggt flera små järnvägar för godstransport, främst i Värmland där man byggde mellan sjöarna för att frakta träkol och malm.

En av dem, Frykstadsbanan (mellan sjön Fryken och Klarälven), blev Sveriges första järnväg för allmän trafik då den öppnades i september 1849. Dragkraften var hästar, men 1856 gick man över till lokomotivdrift.²

Dessa banor hade uppförts med privata initiativ. Den nya järnvägen skulle fungera som ett urverk. Systemet byggdes och organiserades med militära förebilder, där tydliga hierarkier och ordervägar var gällande. Klockslaget och minutvisare hade nått landet!

Den starka disciplinen motsvarades av en yttre ordning präglad av tidens ideal som bildning, prydighet, ändamålsenlighet och kontroll; tids- typiska ord för en framväxande borgerlig kultur, och som gifte sig väl med järnvägsverksamheten.

År 1854 fattade Sveriges riksdag ett beslut gällande järnvägens fortsatta etablering i Sverige – staten skulle stå bakom byggandet av de större järnvägslinjerna, stambanorna.³ Det svenska järnvägsnätet skulle bestå av stambanor och bibanor, bibanorna bekostas av enskilda företagare. Både staten och enskilda bolag kom alltså att fungera som byggherrar.

Först i ledet färdigställdes Västra stambanan för sträckan Stockholm–Göteborg 1862.

Därefter tillkom Södra stambanan mellan Malmö–Falköping året 1864, Norra stambanan Stockholm–Uppsala 1866, nordvästra stambanan Laxå–Charlottenberg 1871, Östra stambanan Katrineholm–Nässjö 1874, samt Malmбанan Luleå–Riksgränsen, anno 1902.⁴ Det svenska järnvägsnätet nådde sin absolut största utbredning 1938.⁵

Det hävdas att dessa dragningar skulle fungera som komplement till landets befintliga vattenvägar. Spåren drogs därför oftast fram genom de bygder som saknade vattenfarleder. Genom att förlägga stationer till tidigare oexploaterade områden hoppades man i statens regi kunna uppmuntra regional utveckling och etablering av nya industrier, åtminstone till en början. Norra stambanans placering långt in i landet och inte i anslutning till viktiga kuststäder hade militärstrategisk bakgrund enligt den s.k. antikustprincipen.

PRIVATA AKTÖRER

Sedan staten hade byggt ut stambanenätet anslöt strax nya spår genom privata aktörer. Sveriges järnvägsnät byggdes således ut i denna växelverkan mellan privat och statligt.

De större städer som ej anknutits till stambanorna som anlades fick själva uppbära det kapital som krävdes för att ansluta sig till järnvägsnätet.⁶ Detta gynnade tillväxten hos somliga stationer förlagda utmed stambanorna – de blev järnvägsknutar. Lejonparten av de järnvägar som hade byggts på initiativ av större städer och privata aktörer köptes successivt upp av staten.

År 1939 beslutar riksdagen att staten skulle köpa upp samtliga järnvägar av "allmän betydelse", för att enklare kunna samordna trafik och taxor. Det var också ett sätt att rädda dessa banors verksamhet som redan blivit konkurrensutsatta av buss och lastbil.



FIGUR 3.
Lokstallar Norrköping 1930.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).

1 Bergqvist, J. (2012) sid. 103

2 Nationalencyklopedin, järnväg. Karlsson, L.-O.

3 Linde, G. (2009) sid. 23

4 Westin (1999). Uppslagsord "SJ"

5 Andreasson, sid. 30

6 Andreasson, sid. 30

EN ÖPPNARE PORT TILL EUROPA

Under artonhundratalets andra hälft började arkitekter och ingenjörer besöka världsutställningar runtom i Europa, där man för första gången åkte tåg vid järnvägar. Allt detaljstuderades och omfattande rapporter hemsändes. Arkitekturen vid slutstationer i städer som London, Paris och Berlin gjorde ett starkt intryck på svenska ingenjörer och arkitekter.¹

Banhallar torde ha gjort ett säreget stort intryck, med sina enorma ofta bågformade strukturer som inhystes bakom de mer traditionella stationsbyggnaderna. Banhallar hade initialt gestaltats med enkla sadeltak över spåren. En rent funktionell arkitektur för en ny typ av verksamhet, i stark kontrast till den ofta tunga entréportiken som stationshuset i sten vanligen utgjorde. I och med glasets och järnets introduktion som volymbärande byggnadsmaterial kom banhallen att bli föremål för en mer storslagen ingenjörskonst.

Stationshuset var klassiskt estetiskt och representativt och banhallen mer nyttobetonad, en dubbelhet man omskrev som stationens *janusansikte*.²

Arkitekter och ingenjörer från Sverige studerade ryska, ungerska, österrikiska, schweiziska, tyska, franska, belgiska, engelska, skotska och amerikanska stationer i både tidskrifter och vid studiebeök.

Vid så kallade mellanstationer eller genomgångsstationer var det naturligt att lägga huvudbyggnaden parallellt med spåren. Så blev det vid så gott som samtliga stationer i Sverige och endast i undantagsfall byggdes så kallade säckstationer eller T-stationer, med spåren avslutade mot en tväreställd byggnad – en vanlig lösning i andra länder.³

1 Linde, G. (2009) sid. 14

2 ibid (2009) sid. 14

3 ibid (2009) sid. 14

SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE 1856–1973.

ADOLF EDELSVÄRD OCH JÄRNVÄGSSTATIONERNA

Det statliga stambanebyggandet dominerades helt till en början av ingenjören och kanalbyggaren Nils Ericsson. Hans arbete med att bygga ut järnvägsnätet byggde väsentligen på hans erfarenheter från Göta kanal och stambanornas utbyggnad organiserades i militärisk anda där man i början använde militärer som arbetskraft.¹

Det var naturligt för Ericsson att söka sina medarbetare bland militärer med gedigen praktisk bakgrund. År 1855 anförtrorde han allt husbyggnad åt den unge Adolf Edelsvärd som arbetat i fem år som privatpraktiserande arkitekt i Göteborg vid sidan om sina militära uppgifter som löjtnant.²

Järnvägen skulle både löpa så långt in i stadskärnan som möjligt och stationen vara stadens ansikte utåt på samma gång som den var den viktiga knutpunkt kring vilken industrier skulle lokaliseras.

Adolf Edelsvärd var upphovsmannen till de allra första järnvägsstationerna.³ Han blev utsedd till SJ:s chefsarkitekt och var verksam inom SJ de kommande fyrtio åren.

Han utformade de första stationerna vid Västra stambanan och gav under fyrtiotalet år upphov till närmare 6000 byggnader för SJ:s räkning varav 3000 var stationshus, från Malmö i söder till Boden i norr.⁴

Claes Adelskiöld var en annan betydelsebärande järnvägsarkitekt som blev mer profilerad mot Sveriges privata järnvägsstationer.

I enlighet med tidsandan som förelåg, var det byggnader tecknade med omsorgsfullhet och skönhet. Stationen, ett öga ut i världen, behövde också få verka fullt ut i egenskap av representation för vederbörande ort, och för riket i sin helhet. Järnvägsstationen – den nya tidens stadsport.

Flertalet av de miljöer som de svenska järnvägsarkitekterna gestaltade var småskaliga och belägna i obygd. Arkitekter och ingenjörer måste rida långa sträckor för att utse de olika stationsområdenas mest lämpliga placeringar, något som ju inte bara var byggnadstekniska, utan också politiska frågor.

Edelsvärd var utöver chefsarkitekt även en engagerad skribent och utgav mellan åren

1859–1866, *Tidskriften för byggnadskonst och Ingeniörsvetenskap* tillsammans med ingenjören Gustaf Nerman.

Detta var dåtidens enda svenska arkitektur-tidskrift som förmedlade aktuell kunskap om arkitektur och byggnad med ambitionen att modernisera det svenska samhället.

Edelsvärd var en mycket produktiv människa med en osedvanligt god organisatorisk sida och var även ledamot i ett tjugotal år av Stockholms stadsfullmäktige med ett helhjärtat engagemang i den modernisering av Stockholm som pågick. Ett av Edelsvärds huvudintressen som stadsfullmäktig och som ledamot i Lantbruksakademien var att propagera för en grönare stad.

Flera gånger väckte han motioner om att muddermassor skulle bredas ut och lövskog skulle planteras på det kala och klippiga Långholmsberget. Något, som han sedan skulle få gehör för; det är det som är dagens Långholmens gröna parkmarker att idag fritt spatsera på.

Edelsvärd var en virtuos som behärskade tecknandet av både stationshus och andra husbyggnader.

Som järnvägsarkitekt behärskade han allt som hörde bygget till, från minsta detalj till planer över ett helt område. Han ritade järnkolonner med utsirade kapital i full skala, biljettluckor, paneluppsättningar och konstruktionsdetaljer. Han förstod sig på konstruktioner av järn, trä, tegel och sten.⁵

Allteftersom resandeströmmar, godstransporter och administration ökade uppstod nya lokalbehov som hotell, restauranger och kontor. Tusentals banvaktsstugor uppfördes för de järnvägsanställda.

Lokstall, verkstäder, godsmagasin, kolhus, vattentorn, pumphus, tråperronger och avtråden skulle utformas och placeras så att järnvägsmiljön blev den allra bästa för resenärer, personal, godstrafik och förvaltning. Allt detta måste artonhundratalets järnvägsarkitekter hantera och deras kompetens höjdes efterhand.

Erfarenhetsåterföringen blev den allra bästa, då arkitekten tvingades uppträcka alla svagheter hos de egna konstruktionerna eftersom de under lång tid även hade som uppgift att förvalta, modernisera och vårda järnvägens byggnader – som de själva byggt.⁶

Det är svårt att inte häpna åt det faktum att Edelsvärd signerade så gott som alla ritningar själv

1 Linde, G. (2009) sid. 23

2 ibid (2009) sid. 23

3 Klintborg-Ahklo, Å. (1999) sid. 42

4 Linde, G. (2009) sid. 14

5 Linde, G. (2009) sid. 24

6 ibid (2009) sid. 24

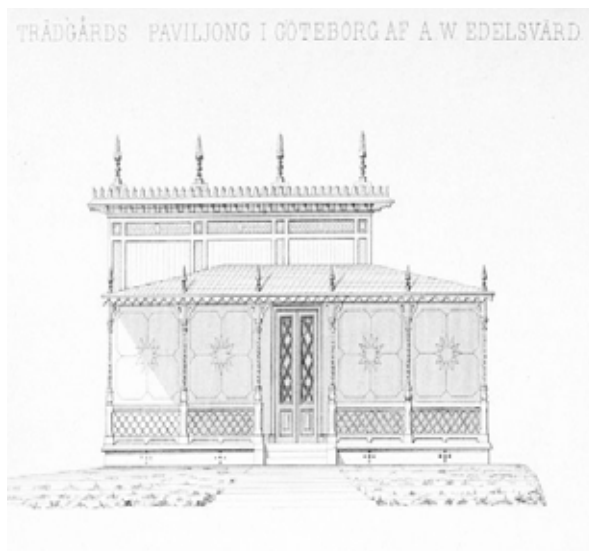
och att hans medarbetare på kontoret som högst var fyra personer, ritare inkluderade.

Då det rådde stor brist på utbildade arkitekter i Sverige i tiden som förelåg, blev det ofta en lokal byggmästare som fick ansvara för både ritningar och husbyggen vid många privata järnvägar. Att man kopierade andras ritningar eller lät en lekman utföra husbyggnadsritningar utgjorde snarast regel.⁷

Den största delen järnvägshus som staten byggde under den första fyrtioårsperioden utgjordes av banvaktarstugorna, över 1 700 hus.

Den mycket ansträngda situationen med större efterfrågan än utbud av arkitekter tvingade fram ett systematiskt framställande av typhusritningar, även för tjänstemannabostäder.

Edelsvärd brann även för denna sektor. Han ville skapa förebilder och ansåg att en balans mellan nya och traditionella byggnadssätt var högst eftersträfvansvärd.⁸



FIGUR 4.
Göteborgs trädgårdsförening var en av Sveriges första stadsparker. Trädgårdspaviljongen till parken ritades av stationshusarkitekten Adolf Edelsvärd som också puffade för järnvägsparker i sina stadsplaner.
(ur *Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörvetenskap* 1859. Foto Kungl. biblioteket).

IDEALPLANEN VS. DET PLATSSPECIFIKA

Det finns svenska samhällen vars uppkomst helt kan knytas samman med järnvägens introduktion. Orter som Hässleholm i Skåne, Nässjö i Småland, Katrineholm i Södermanland, Vännäs i Västerbotten är talande exempel varifrån järnvägsstationen blev en utgångspunkt för en hel stadsplan.

Edelsvärd behärskade även stadsplanering. Av 1800- talets nya offentliga anläggningar var järnvägen den mest skrymmande. Järnvägen skulle både löpa så långt in i stadskärnan som möjligt och stationen vara stadens ansikte utåt på samma gång som den var den viktiga knutpunkt kring vilken industrier skulle lokaliseras.

I Edelsvärds idealplan för ett stationssamhälle bildade stationshuset fond i en monumental anläggning av breda esplanader, torg och parker. Allt enligt tidens stadsplaneideal där den hygieniska aspekten ljus och luft ger sunda bostäder, var lika viktig som brandsäkerheten, vilket motiverade breda trädplanterade gator, dammar och fontäner.

Under järnvägens första år tycks planteringarna inte på något sätt vara satta i system, utan man försökte återställa vad som förstörts vid byggnadsarbetena. När Västra stambanan öppnade 1862 hade planteringsverksamheten längs banor och vid stationer fått en sådan omfattning att man vid Statens järnvägar anställde en första trädgårdsdirektör.¹

⁷ Linde, G. (2009) sid. 32

⁸ Ibid. (2009) sid. 38

¹ Klintborg-Ahklo, Å. (1993) sid. 42

Typplanen för stadsplanering av Edelsvård publicerades 1859 i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörsvetenskap*.

I ingressen till den förklarande texten till situationsplanen kan vi läsa:

” ATT GAMLA STÄDER BEHÖFVA UTVIDGAS, VISAR SIG NÄSTAN ÅRLIGEN, OCH DET SKA UTAN TVIFVEL ÄFVEN VISA SIG, ATT NYA BEHÖFVA ANLÄGGAS, SÄRDELES UTMED ÅTSKILLIGA PUNKTER AV VÅRA STAMBANOR. ANLÄGGAS DE ICKE GENOM DET ALLMÄNNAS FÖRSORG, SÅ UPPSTÅ DE I FÖLJD AF ENSKILDAS SPEKULATION, OCH BLIVA DÅ FÖGA OLIKA DE STÄDER, HVILKA FRÅN BYAR VUXIT TILL KÖPINGAR OCH FRÅN KÖPINGAR TILL STÄDER, D.V.S. DE FÅ ETT TRÅNANDE LIF, MÅSTE DOCK FORTLEFVA I FÖLJD AF DERAS AFFÄRS- OCH KOMMUNIKATIONSFÖRHÅLLANDEN, MEN DE BLIFVA ICKE ANNAT ÄN OTREFVLIGA ORTER, HVILKA MAN HELST VÄNDER RYGGEN. OM EN NY STAD, SOM BEHÖFVER ANLÄGGAS, DEREMOT GENAST PÅ DET ALLMÄNNAS BEKOSTNAD TAGES UNDER ARMARNE, FÖRSES MED EN GOD PLAN OCH EN GOD BYGGNADS-ORDNING, SÅ BLOMSTRAR DEN HASTIGT UPP TILL EN TREFLIG OCH EFTERSÖKT MEDELPUNKT FÖR OMKRINGLIGGANDE LANDS-ORTER.”

Planen föreslog ett mönster för Falköpings utvidgning, men även som en allmän typologi för nya landsortsstäder vid järnvägar.

Ett av skälen till planens upprättande var att Edelsvård ville förhindra den okontrollerade bebyggelse som han menade skulle komma att växa fram i de expanderande järnvägsstäderna.²

Planen har ofta kallats *idealstad* och lyfts fram som en av den svenska stadsbyggnadshistoriens landmärken och den har även uppmärksamats internationellt.³

Idealstad var dock ej ett epitet Edelsvård själv skulle komma att nyttja i sammanhanget, han var mycket mer pragmatisk än utopisk.⁴

Det sägs att Edelsvärds huvudsakliga kritik av både äldre och nyare stadsbildning var avsaknaden av både systematik och anpassning till framtida stadsspridning.

Han ansåg att det saknades tillräckligt med öppna platser, planteringar och att gatorna ej var breda nog. De felaktiga ”planer” över städer med trängsel, brokighet och fulhet var enligt Edelsvård den största orsaken till eldsvådornas återkommande härjningar.

Likheterna med Vänersborgsplanen är flera och Edelsvård hänvisade även till denna i sin beskrivning av projektet.⁵ Själv tänker jag osökt på Eugène Haussmans omdaningar av Paris.

Idealplanen hade ett rutnät på ömse sidor om ett brett allé- och torgstråk som både delade staden och fungerade som brandgata. Rutnätets längdriktning följde alltså järnvägsspåren och kunde i princip växa obegränsat i sidled.

I två parkrutor med promenader föreslog Edelsvård att skolor, badhus och andra publika byggnader skulle placeras ”fritt och lätt”.

Kyrkan placerades på en grön tomt mitt på en öppen plats och ett stort marknadstorg lokaliseras till järnvägsstationen.

Han gav även förslag till helhetslösningar för dagvattenhanteringen i området – dräneringar, avlopp, urinseparerade avträden, brunnar i huvudgatornas fonder vid stationsområdet, vatten för eldsläckning och fontäner. Platserna närmast spåren skulle enligt anvisningarna hysa industriell verksamhet vilken under epoken kunde vara kalkbrännerier, virkes- och torvupplag och gasverk.⁶

FÖRBÄTTRADE BYGGNADSLAGAR

Edelsvård framförde den nionde november 1859 en motion i Riddarhuset om förbättrade byggnadslagar och stadsplanering. Det var en motion av betydelse för den diskussion som till slut banade vägen för Rikets byggnadsstadga 1874, som författades av Albert Lindhagen.

Här underströks vikten av brandsäkerhet, prydlighet, ljus och frisk luft. Passagen i byggnadsstadgan om behovet av offentliga parker är snarast en bekräftelse på att dessa redan uppfattades som nödvändiga och i det närmaste självklara inslag i städerna.⁷

Ett stort antal parker hade redan anlagts eller planerades vid denna tid oberoende av byggnadsstadgan. Möjligen fick den större genomslagskraft i de norrländska städerna (t.ex. Söderhamn), men inte för att de styrande var mer mottagliga för toppstyrning utan för att byggnadsstadgans införande sammanföll med de förödande bränderna och att man därför i högre grad gjordes uppmärksam på grönskans brandhejdande effekt.⁸

Efter byggnadsstadgans tillkomst ålades städerna att utarbeta nya stadsplaner i enlighet med de riktlinjer som däri angivits.

Civildepartementet distribuerade som en vägledning i arbetet, en samling stadsplaner, i huvudsak av finskt ursprung, som skulle utgöra goda förebilder.

2 Nolin, C. (1999) sid. 61

3 Linde, G. (2009) sid. 98

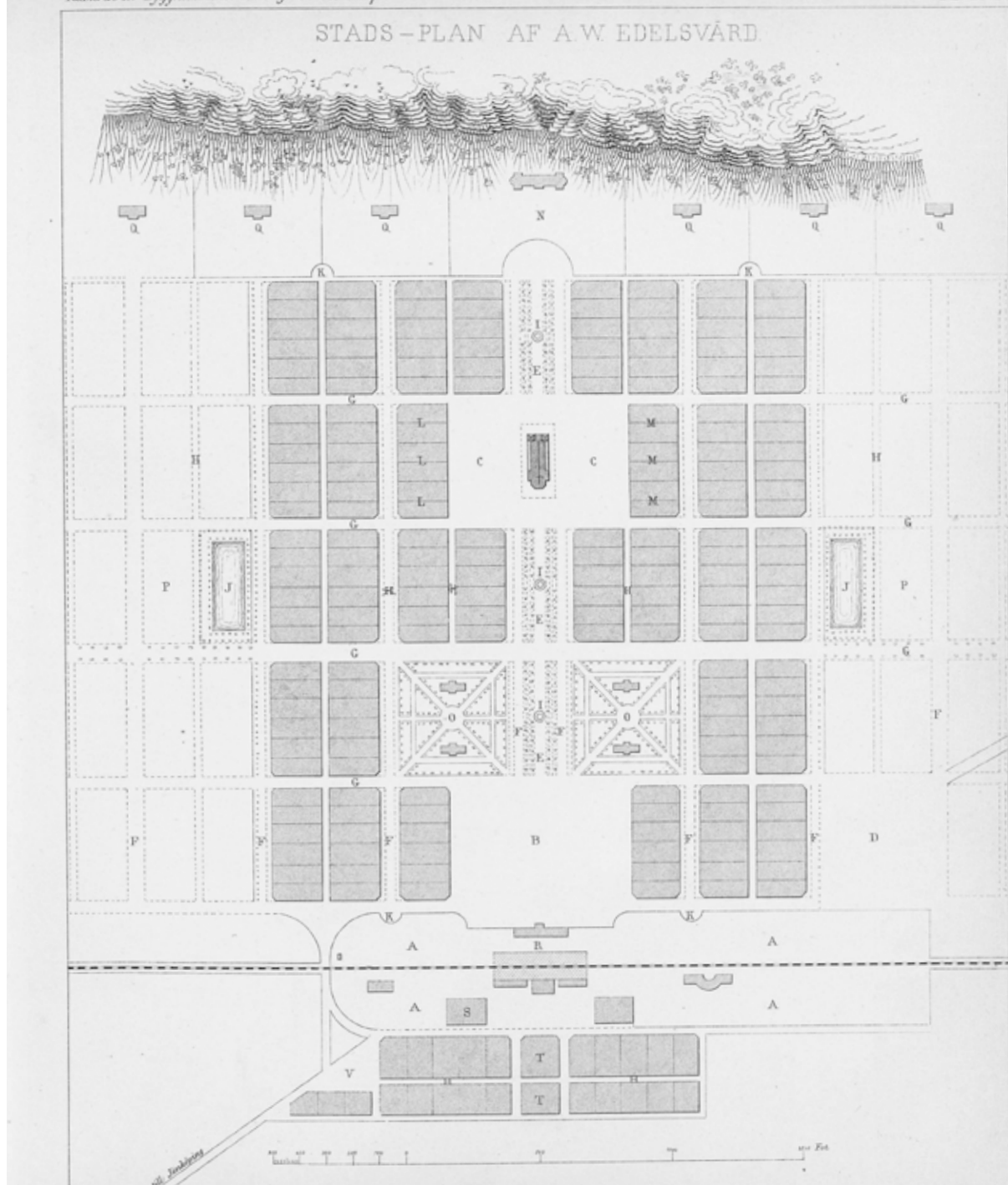
4 Linde, G. (2009) sid. 98

5 Nolin, C. (1999) sid. 61

6 Linde, G. (2009) sid. 101

7 Nolin, C. (1999) sid. 65

8 ibid (1999) sid. 65



FIGUR 5.
Edelsvärds stadsplan presenterades i tre olika skalor. Översiktsplanen ovan visar hur rutnätets längdriktning följde järnvägsspåren och därmed obegränsat växa i sidled. (Ur *Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörvetenskap* 1859. Foto Kungl. biblioteket).

MOTSTRIDIGA STADSPLANEIDEAL

På 1890-talet började nya stadsplaneideal i Camillo Sittes anda göra sig gällande i Sverige, vilket medförde att många av de stadsplaner som författats i enlighet med byggnadsstadgan aldrig förverkligades. Per Olof Hallman var en av de som influerades av Sitte och bröt mot rutnätsplanens principer och hellre såg stadsplaner anpassade efter terrängen och den upplevande människans synpunkt.¹

Punkterna i Edelsvärds danande motion för byggnadsstadgan angav att vid snabbväxande järnvägsstäder och småstäder skulle det finnas: torg, öppna platser med planteringar, en uppdelning i två hälften av parallella huvudgator, åtskilda av en park med alléer.

Välbelägna tomter, exempelvis mellan kyrka och järnvägsstation, skulle förbehållas det publika.

Gästgiverier skulle med fördel anläggas vid stationen. Parker, alléer och trädgårdar har en given plats.

JÄRNVÄGSPARKEN SOM EN DEL AV DEN NYA STADSBILDNINGEN

Framför stationshuset skulle helst ett stort bangårdstorg eller en liten park finnas. Exempel på några befintliga städer som fick sådana öppna platser framför stationshusen är Göteborg, Örebro, Jönköping, Uppsala och Norrköping.

Att åstadkomma ett torg framför nya stationshus var av naturliga skäl svårare i många äldre städer. Järnvägslinjen orienterades ofta på ett annat sätt än gatornas huvudriktningar i rutnätsplanerna eller i omedelbar anslutning till en äldre stadskärna. Inte obekant för många, har ju många stationer placerats i utkanten till äldre stadskärnor.

Prototypen var att stationshuset entrésida vette mot ett välplanerat mindre torg vänt mot stadens centrum. Något som enligt egen utsago känns ännu mer unikt för järnvägsparken är de gånger de existerade vid perrongen jämte spåren, perrongplanteringar, synliga för en resenär som just klev av tåget.

Då tempot i järnvägsbyggandet ökade liksom det geografiska avståndet mellan arkitektkontoret och byggplatserna var det en nödvändighet att rationalisera projekteringen.

Detta var emellertid inget Edelsvärd egentligen önskade; han ville allrahelst variera järnvägsarkitekturen och gestalta den i samklang med platsens förutsättningar.² Typritningarna, upprepningen, var endast en nödvändighet.

Själv skulle Edelsvärd senare (1948) få kritik för det statiska i sina stationsbyggnader, att de var illa anpassade till att kunna tillhandahålla ökade utrymmen och rationell ändamålsenlighet.³

Järnvägslinjen orienterades ofta på ett annat sätt än gatornas huvudriktningar i rutnätsplanerna eller i omedelbar anslutning till en kompakt äldre stadskärna.

Som regel placerades emellertid stationshuset på obebyggt område i stadens utkant och inte i centrum.

Då spårområdena växte och blev mer utrymmeskrävande än vad man hade kunnat föreställa sig, kom stationshusen ofta att befinna sig i ett dramatiskt gränsland mellan stadens representativa centrala del och dess vildvuxna, industriellt präglade ytterzon.⁴

Det bästa motsvarigheten för hur Edelsvärds principplan för ett växande samhälle vid järnvägen realiserats torde vara Hässleholm. Orten uppstod på 1860-talet vid Södra stambanan som ett typiskt stationssamhälle. 1888 började man organisera staden efter en rutnätsplan. Kyrkan med trappgavlar byggdes år 1914 och placerades, i linje med Edelsvärds principplan, mitt emot stationshuset i andra änden av en trädplanterad bred gata kallad Första avenyn.

Ett nytt stationshus av Folke Zettervall invigdes år 1921 och på nittonhundratalet utvecklades stationen till ett modernt resecentrum som blev fallet för många järnvägsstationer i landet.

1 Nolin, C. (1999) sid. 65

2 Linde, G. (2009) sid. 39

3 Bergqvist (2013) sid. 107

4 Linde Bjur sid. 100

EDELSVÄRDS FÖRKLARINGAR TILL PLANEN SID 19. PLAN XVII

A Bangårdens område.

B Salutorg. De å ömse sidor om detta torg liggande kvarterens dubbeltomter (3 tomter i varje kvarter) böra bebyggas med tvåvåningshus, upptagande salubodar i nedre våningarne, samt kvarter för allmoge och förbönder inåt gårdarne.

C Torg, hvarå lägges kyrkan, omgifven av en grön plan. Kyrkogård bör förläggas utom staden.

D Boskapstorg

E Parker med alléer; dessa parker äro 115 fot breda, och brevid liggande hufvudgator äro vardera 70 fot breda, hvaraf endast 34 fot bli stensatt gata och dertill 6 fot trottoir, samt derinom, närmast husen, 30 fot breda små trädgårdar, omgifne av helt låga staket.

F-F Hufvudgator. Dessa torde i allmänhet böra vara vidpass 70 fot breda, deraf 40 fot för den egentliga gatan och 15 fot invid husraderna, utgörande små trädgårdar med låga staket. Der gatsten är dyr, och i synnerhet till en början, innan en ökad trafik kräver bredare gator, kan man ännu mera öka trädgårdarnes bredd på gatornas bekostnad, men afståndet mellan husraderna torde ej böra tagas under 70 fot.

G-G Bigator. Dessa föreslås utan planteringar eller trädgårdar och till minst 40 fots bredd; så vida de icke åt ena sidan begränsa en terräng, som för alltid blifver obebyggd, i hvilket fall de kunna anläggas smalare, t.ex. 25 à 30 fot.

H-H Ekonomigator. Sådana, 30 eller minst 25 fot breda, böra i allmänhet anläggas i midten af hvarje kvarter med mynningarne åt bigatorne, de de kunna förses med spjälgrindar eller tvenne mindre träd. Till ekonomigatorna förläggas afloppstrummor med rensningsbrunna; i öfvrigt komma dessa gator, hvar till alla gårdar böra hafva körgrindar, att omgifvas av gårdarnes staket och trädgårdarnes löfmassor, mellan hvilka uthusens gaflar framskymta, så att de, oaktadt sin ekonomiska bestämmelse, förete ett ganska städadt och propert utseende.

J-J Vattenbassiner för eldsläckning m.m.

I-I Kaskader

K-K Brunnar, till hvilka vatten ledes från någon närbelägen högt liggande vattentillgång.

Qvarter och tomter, som böra reserveras för stadens eget behof äro:

L för Rådhus m.fl. byggnader.

M för ecclesiastiska byggnader.

N för parkanläggning och förfriskningsort, teater och tivoli m.m. hvartill äfven de båda närgränsande tomterna **Q-Q** torde böra tagas i beräkning.

O promenader, hvarvid förläggas diverse publika byggnader, såsom skolhus, badhus m.fl. alla liggande fritt och byggde i en lätt och behaglig stil.

Vidare böra kvarteren **P-P** invid basinerna **J-J** reserveras för stadens framtida behof, t.ex. för bad- och tvätthus åt arbetarklassen, ångkök o.s.v. Tomterna **Q-Q** belägne invid bergets fot, bebyggas med villor eller landthus, hvilkas förnämsta partier, lagde i förlängningen af de mot berget stigande hufvudgatorna **F-F**, samt omgifne af en liflig grönska och med de branta klipporna till fond, sannolikt komma att räknas till stadens prydnader. På bangården är **R** stationshus och **S** mindre bangårdshotell. Sydost om bangården är en mindre förstad, der tomterna **I-I** torde böra reserveras för ett större hotell med gästgifveri.

V är torg.

På planchen XVIII, **fig.1**, är stadens framtida utvidgning, som bör ske åt nordost och sydväst, med pricklinier antydd. Här äro **VV** torg, och **WW** tomter för större fabriksanläggningar, stenhuggerier, kalkbrännerier, virkes- och torfupplag m.m., hvaraf staden bör förbehålla sig 1 à 2 för gasverk, materialgård m.m.

Till dessa fabriks- och andra lokaler kunna spår lätt ledas från den liggande än hela den öfriga staden, lätt kunna förses med tryck-vatten, t.ex. från bassinerna **JJ**.

FIGUR 6.

Fig. 2 visar närmare indelning och bebyggande af kvarteren i allmänhet. Det här framställda kvarteret gränsar till den centrala allégatan och torget

C. 1-12 äro hufvudbyggnaderne. Dessa böra i allmänhet hafva sin förnämsta ingång från hufvudgatorna, antingen midt genom trädgårdens **a** till en å facadens midt anbragt portik eller veranda, eller genom den mellan husen bildade portgången **b**.

De små trädgårdarne eller planteringarne **aa**, hvilka lemna utrymme för åtskillige byggnader, såsom: avantcorpser, verandor, balkonger m.m. bidraga lika mycket till trefnad för husens invånare, som till prydnad för staden.

Mellan alla husen bildas minst 14 fots mellanrum, hvilka efter behag kunna nyttjas till körport och ingång eller till plantering; de medgifva i öfrigt hvarje byggnads insvepande i brandsegel, hvilket vid uppkommen våldeld i hög grad underlättar eldens hämmande.

För samma orsak böra uthusen äfven isoleras och ej med hvarandra eller med hufvudbyggnaderna sammanbyggas.

cc äro uthusen, hvilka få en gemensam vägg i midten, samt i den till ekonomigatan stötande gafveln böra förseas med luckor för intagning af foder samt uttagning af gödsel m.m.

Härigenom kunna gårdarne hållas snyggare och medgifva måhända på somliga ställen större trädgårdar, än de å planen med **ee** angifne.

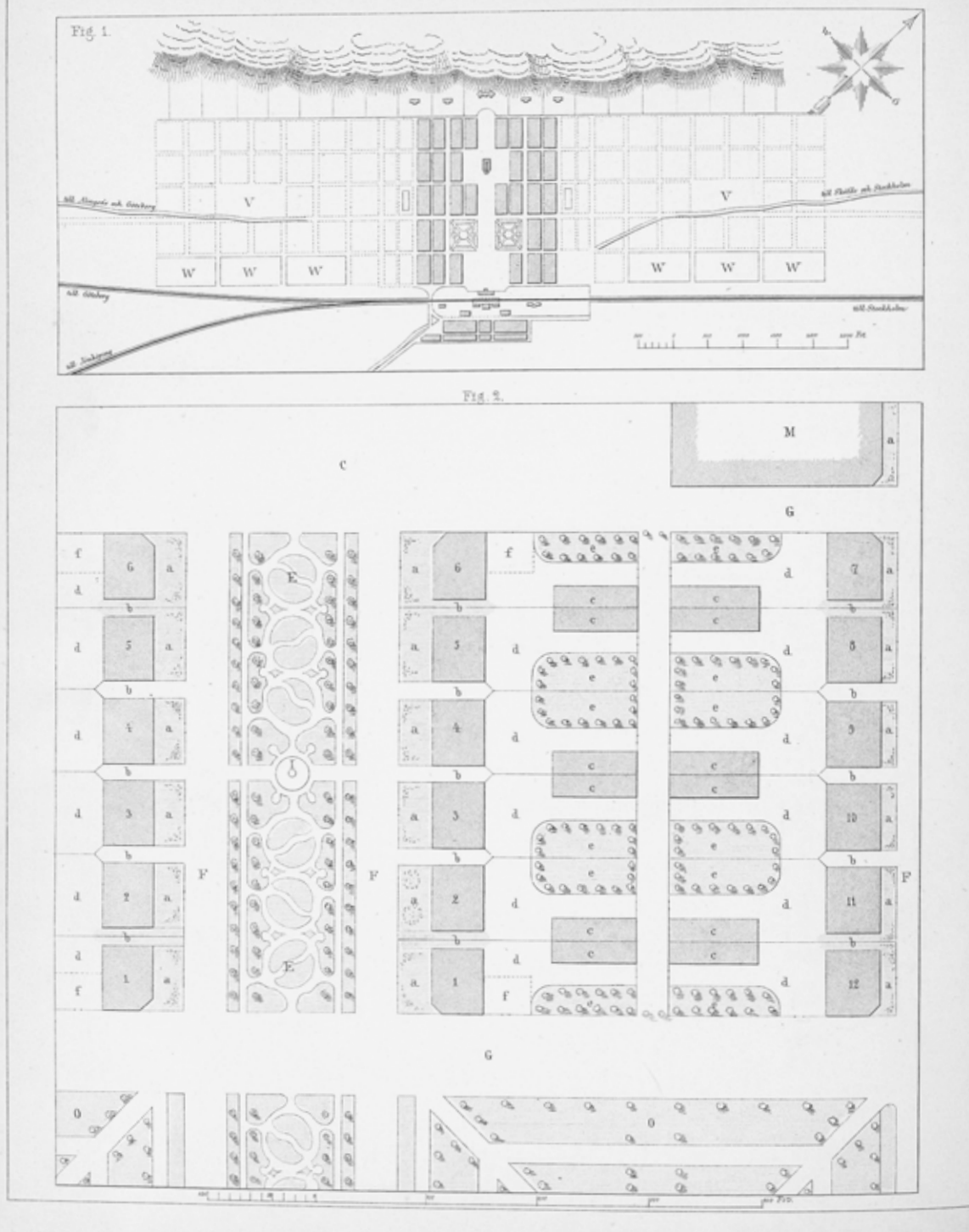
Gårdarne **dd** böra hafva körväg utåt ekonomigatorna; dock kan denna, om så önskas, å hörntomter tagas från bigatan hvarjemte dylika tomter äfven kunna bebyggas å 2 sidor (d.v.s äfven med en sträcka åt bigatan, såsom **ff** å husen n:r 1 och 6). Hörnhus böra afskåras med 10 å 12 fots sida.

Edelsvärd ville skapa en generisk förebild för städers tillväxt under en epok med snabba skeenden. Kanske kräver den en ännu tätare befolkning och urbanitet för att kännas giltig?

Men det var ju också delvis det man trodde att de nya järnvägssamhällena skulle innebära.

Planen för tankarna till de trädgårdsstäder som ritades till arbetare i Europa under 1800-talets senare del.

STADS-PAN AF A.W. EDELSVÄRD.



FIGUR 6.

I Edelsvårds idealplan (1859) har alla bostadshus längs huvudgatorna förträdgårdar. De så kallade bigatorna är tecknade nio meter breda och varje tomt har grind direkt ut mot gatan. Esplanadens (E) inre utformning präglas synbart av tysk stil. (Ur *Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörvetenskap* 1859. Foto Kungl. biblioteket).

PARKSTILAR UNDER 1800-TALET

Den offentliga parken gör inträde i städerna och järnvägsarkerna vid stationerna. Järnvägen bidrar till en öppnare port till kontinenten och dess influenser. Hur såg parkerna ut och var kom stilidealen ifrån? Till skillnad från tidigare trädgårdsideal, vilka ställt högre krav på besökarens förkunskaper (t.ex. grekisk mytologi), gestaltades de offentliga parkerna i Sverige under 1800-talet med rationalitet och pyrdlighet som utgångspunkt.

Växtmaterialet hade både inhemska och exotiska inslag, och man föredrog, som tidigare nämnts, träd och buskar med varierande kronor och färger.

Blomsterplanteringarna var likaså varierade i både färg och form, och blomsterlister med starkt lysande färger var dominerande.

De så kallade *tapetgrupperna* blev vanliga, oftast ovala eller njurformade planteringar med olika typer av mönster.

ENGELSK, FRANSK, TYSK

Mot slutet av seklet märks två olika inriktningar gällande gestaltungsprinciper.

En där trädgården som konst betonas och där det tydligt framgår att det är en av människan skapad och planerad miljö, och den andra där det naturliga står i fokus med i första hand inhemskt växtmaterial, som en del av nationalromantiken.¹

Omkring år 1800 började olika trädgårdsstilar diskuteras i relation till varandra, ofta rubricerade fransk trädgård, engelsk trädgård, eller fransk respektive engelsk smak.²

Stilfrågan är ett genomgående drag i 1800-talets trädgårdsteoretiska diskussion. Efter att den engelska landskapsparken i slutet av 1700-talet hade vunnit insteg i flertalet europeiska länder kom den formella trädgården och landskapsparken ständigt att jämföras med varandra, som regel till den senares fördel.³

Till landskapsparkens gestaltungsselement hör gångar och gräsplaner, vattendrag, träd, buskar, perenner, företrädesvis på en mark med böljande och orubbad topografi. (Med de undantag då man byggde upp kullar som skulle se naturliga ut.) Stor vikt lades vid att, med träd och buskars hjälp, skapa tydlig skillnad mellan förgrund, mellangrund och bakgrund, en metod som erinrar

om landskapsmåleriet.

Parken borde helst inte kunna överblickas med ett ögonkast, utan den promenerande skulle lockas att upptäcka den bit för bit och ta del av en "visuell berättelse" under promenadens gång, ibland med överraskningar som en plötslig siktlinje. Idealet var att komprimera olika landskapstyper och infoga dem efter varandra i denna typ av park. På ett sätt handlade det både om variation men kanske också att få parken att verka större. Som en representation av ett större stycke natur.

I och med etableringen av landskapsparken i landet, kom också kritiken av densamme, både vad gäller gestaltning och användning. Somliga förkastade stilen, andra sökte en gyllene medelväg.

En blandning mellan den formella stilen och landskapsstilen blev en strävan utbredd i hela Europa. Denna tredje, blandade, stil fick olika epitet: *gemischter stil*, *the gardenesque* och *jardin mixte*. I Sverige kallades stilen för tysk.

TONGIVANDE GESTALTER

Några från England tongivande gestalter under 1800-talets första hälft var trädgårdsarkitekten Humphry Repton och trädgårdsmästaren och skribenten John Claudius Loudon. Den senare författade många texter om hortikultur och vid åtskilliga resor på kontinenten där den formella stilen fortfarande förvaltades, drog han en lans för att återinföra den till England. Dock i form av en hybrid, utan raka linjer, en slags rokokostil med s-former, volutar och halvmånar.⁴ Det var härifrån som gardenesque-stilen tog avstamp, en stiliserad imitation av naturen, medan the picturesque var en imitation av vild natur, i ett sådant skick att en målare fann glädje att avbilda den. För båda stilarna borde man dock använda exotiska växter för att parken skulle betraktas som konst.⁵

I Sverige gjorde den formella stilen också comeback, så som i många länder. Delvis säkerligen som en reaktion mot landskapsparken som sedan sekelskiftet 1800 var väl etablerad i Sverige och främst etablerad genom Fredrik Magnus Piper. I en anonym källa från slutet av 1700-talet uttrycks en kritik mot landskapsparken, där den franska geometriska parken lyfts fram också som en bättre kontrahent till omliggande stadsstrukturer.

Så småningom väcks frågan i Sverige om alternativ till den formellt utformade trädgården och landskapsparken. Svenska Trädgårdsföreningens trädgård, från 1830-talet, hörde enligt föreningens grundare och formgivare Magnus Martin af Pontin, till de anläggningar som kallades blandade.

1 Henriksson, G. E. sid. 221

2 Nolin, C. sid. 87

3 Nolin, C. sid. 89

4 Nolin, C. (1999) sid. 89

5 ibid (2009) sid. 90

En annan samtida bildningsivrare med Eneroth var Daniel Müller, som också var tongivande inom hortikultur och kultur. Han hade en ledande position i Svenska trädgårdsföreningen och deltog i kulturetablissemangen. Han kan nog sägas vara den första som systematiskt försökte kartlägga olika trädgårdsstilar i ord och bild, och mer än två stilar.

I tidskriften *Trädgårdsskötsel* från 1848, introducerade han den tyska stilen (den "förmedlande stilen") som ett alternativ till den formella trädgårdsstilen och landskapsparken.

I hans exposé över stilhistorien inom trädgårdsanläggningar börjar han med att åtskilja begreppen trädgård, park och förskönande landskap, även om "en skarp gräns dem emellan knappast kan uppdragas".

"EN TRÄDGÅRD ÄR EN AFSTÄNGD PLATS, SOM ICKE ÖFVERSKRIDER BESTÄMDA GRÄNSER. EN PARK DEREMOT TRÄDER UT OCH FÖRSVINNAR I LANDSKAPET OCH KAN INNESLUTA BETESMARKER, ÄNGAR OCH SMÅ SKOGAR. LANDSKAPSFÖRSKÖNINGSKONSTEN UPPTAGER I SITT OMRÅDE ICKE BLOTT ÄNGAR, BETESMARKER OCH SMÅ SKOGAR, UTAN ÄFVEN ÅKRAR OCH BYAR, OCH BILDAR PARKER I STORT, LIKSOM PARKERNA I STOR SKALA FRAMSTÄLLA TRÄDGÅRDAR." ⁶

I den första huvudgruppen ingår de symmetriska, regelbundna stilarna som är äldst och härrörande ur byggnadskonsten, den andra gruppen är den naturliga, oregelbundna stilen.

I den symmetriska gruppen ingår "alla de äldre stilarna", såsom den grekiska, romerska, gotiska, rokoko-, holländska och franska stilen.

Dessa redovisas ganska koncist och borde enligt anvisningar användas vid grupper och parterrer eller vid huvudbyggnadens omedelbara närhet.

Desto mer diskussion bjuder den franska jämte den engelska stilen. Müller försöker förhålla sig så nyanserad som möjligt, men tvivelsutan går det att utläsa en särskild förkärlek till den engelska stilen och en uttalad motvilja till den nästa kitchartade stilbilden den formella stilträdgårdens formklipping kunde erbjuda.

"I MIDTEN AF ADERTONDE ÅRHUNDRADET LYCKADES DET EN ENGELSK LANDSKAPSMÅLARE KENT ATT INFÖRA DENNA TRÄDGÅRDSSTIL. REDAN FÖRE HONOM VORO MÅNGA MISSNÖJDA MED DEN SÅ KALLADE FRANSKA STILEN, HELST DÅ DEN MER OCH MER URARTADE TILL LEKVERK; TY MAN BILDADE AF TRÄD OCH BUSKAR MENSKLIGA

FIGURER, DJUR O.S.V. OCH BLOMSTERPARTIERNA ERHÖLLO DE SMAKLÖSASTE ROCOCO-FORMER. KENT GJORDE DEN SATSEN GÄLLANDE, ATT TRÄDGÅRDSKONSTEN VAR NÄRMAST BESLÄGTAD MED LANDSKAPSMÅLNING, OCH ATT MAN VID ANLÄGGANDET AF TRÄDGÅRDAR BORDE EFTERBILDA NATUREN; OCH NU UPPTOGOS ELLER BILDADES I TRÄDGÅRDARNE KULLAR OCH DALAR, SLINGRANDE BÄCKAR, LUNDAR, TRÄD- OCH BUSKGRUPPER M.M., I NATURLIG FORM." ⁷

"MEN ÄFVEN DEN FRANSKA STILEN HAR SITT BEHAG, OCH OM DEN OCKSÅ ICKE DIREKT EFTERBILDAR NATUREN, SÅ ÄR DEN LIKVÄL BILDAD EFTER NATURENS, ELLER RÄTTARE EFTER PROPORTIONENS OCH SYMMETRIENS LAGAR, DEM VI HAFVA LÄRT I NATUREN" ⁸

Müller understryker att symmetriens tjusning endast kan finnas i ett översiktligt område "då trädgården med ett ögonkast kan öfverskådas", en oöversiktlig symmetri kan endast annars vara till gagn i produktionssammanhang och ur ekonomiska hänseenden.

Alltså passar den franska stilen bäst i en mindre skala, och även för trädgårdar intill eller mellan större byggnader. Formklipping av buskar i djurform undanbeder Müller vid flera tillfällen

"DE FYRKANTIGT KLIPPTA HÄCKARNE OCH PYRAMIDERNA AF TRÄD OCH BUSKAR ÄRO ONEKLIGEN FULA OCH ONATURLIGA. ÄLLRÄMINST FÅR MAN AFBILDA DEM I FORM AF DJUR, MENNISKOR OCH DYLIKT; NÅGOT SOM EGTENLIGEN BÖR ANSES SOM EN SJUKLIG UTVÄXT AV DENNA STIL." ⁹

Den tyska stilen i sin egenskap av förmedlare kunde bäst appliceras på blomster- och lustträdgårdar som hade en regelbunden inramning på en jämn yta, i en storlek som var överskådlig "vid ett ögonkast".

En av nyheterna med tysk stil var rundade rabatter utskurna direkt i gräsmattan. I dem odlades en del perenner och rosor, men framförallt nya exotiska utplanteringsväxter som pelargon, fuchsia, lobelia, verbena och dahlia. ¹⁰

Till en blomsterträdgård hörde även gräsmattor. När gräsklipparen började slå igenom på 1870-talet blev gräsmattorna betydligt lättare att sköta även för dem som inte hade råd med många anställda. På gräsmattorna placerade man trädgrupper, solitärträd och buskar med särskilt utseende, t.ex. flikbladiga och brokbladiga träd.

Även nyttoväxter som fruktträd kunde placeras

⁶ Müller, D. (1848) sid. 3

⁷ Müller, D. (1848) sid. 11

⁸ ibid. (1848) sid. 12

⁹ ibid. (1848) sid. 12

¹⁰ Andreasson, A. (2007) sid. 19

på gräsmattorna om de ansågs ha tillräckligt högt skönhetsvärde. Den övriga nyttoodlingen lades med diskretion i en kant av trädgården. Inramningar och prydnader var också vanliga i 1800-talets trädgård.

Rabatter och grusgångar kunde t.ex. kantas med vitmålade stenar, stora snäckor, böjda vidjor eller ett lågt staket. Prydnader var allt ifrån springbrunnar, piedestaler, spegelklot, urnor till statyer.

EUROPA OCH SVERIGES OFFENTLIGA PARKER UNDER 1800-TALET

De offentliga parkerna är en väsentlig del av den stadskultur som utvecklades under 1800-talet och samtidigt ett grundläggande bidrag till trädgårdskonsten under perioden.

I England och Tyskland tillkom offentliga parker från 1830-talet, men det dröjde till 1800-talets andra hälft innan företeelsen var helt etablerad.¹

I Frankrike fanns under 1800-talets första hälft mycket få offentliga parker, men situationen förändrades radikalt under andra kejsardömet. Utöver de parker som tillkom i Paris anlades omkring nittio parker i resten av landet.²

Ett stort antal offentliga parker tillkom även i övriga Europa och U.S.A. Även om de svenska parkerna många gånger var avsevärt mindre till ytan än de utländska höll Sverige jämna steg med övriga Europa.

Utvecklingen i Sverige följde i många avseenden Tyskland och England. Vad gällde nyttan av parker och deras möjlighet att förbättra hygien och höja de allmänna livsvillkoren i städerna pekar det mesta mot en påverkan från England. Detta gällde även för inslagen av lek- och idrottsplatser, även om idéerna i vissa fall nådde Sverige via Tyskland.³

Framförallt Engelska och Tyska influenser är märkbara i svenska stadsparkers gestaltning.

I Parisparkerna låg tonvikten i högre grad på promenaden än på lek och spel. Detta skiljer dem tydligt från de engelska och tyska, men även från de svenska parkerna.

En del nordiska forskare har tidigare fört fram de franska parkerna som den främsta inspirationskällan, något som bör ifrågasättas.

Trädgårdsmästarna och trädgårdsarkitekternas ställning stärktes under 1800-talet tack vare förbättrade yrkesutbildningar, ökade möjligheter att resa och studera utomlands samt en riklig utgivning av trädgårdshandböcker och trädgårdstidskrifter, vilket danade skickliga yrkesmän som kunde gestalta de parker samhället önskade.

Variationen bland parkgestaltarna var stor. Till en början utformades parkerna av arkitekter, trädgårdsmästare och amatörer. Under århundradets andra hälft, då trädgårdsmästarutbildningarna hade etablerats, utformades flertalet parker av trädgårdsmästare eller trädgårdsarkitekter med för ändamålet adekvat utbildning. En yrkesgrupp helt inriktad på att utforma offentliga parker etablerades däremot inte i Sverige.

Stadsträdgårdsmästare anställdes från 1860-talet, vanligen i anslutning till att en offentlig park tillkom. I vissa städer ansvarade de för parkens gestaltning, i andra enbart för den dagliga skötseln.⁴

Eivor Bucht tar i sin avhandling upp hur bakgrunderna för olika stadsträdgårdsmästare under 1800-talet så starkt präglades av heterogenitet.⁵

Det handlade om personer med väldigt varierande bakgrund och kvalifikationer. Somliga med mer formell skolning, somliga egenlärd. Det var i alla fall alltid praktiskt kunniga trädgårdsmästare som erhöll positioner som trädgårdsarkitekter, stadsträdgårdsmästare, eller plantskoleföreståndare.

Med anledning av trädgårdsmästarens låga status kombinerat med sin specialiserade kompetens, innebar det att en stadsträdgårdsmästares tjänst aldrig var konkurrensutsatt av någon annan yrkesgrupp.

PARKER FÖR FRILUFTSLIV

Kring 1870 hade synen på naturen förändrats och man började bli mer och mer medveten om grönskans betydelse för stadsbefolkningen.⁶ Betoningen började allt mer läggas på att parkerna skulle användas för friluftsliv och rekreation.

Vid samma tid som de första reglerna kom om att nya bostadsområden måste ha tillräckligt med parker och promenader, började en del röster höjas om att det gamla parkmodet var förkonslat och att parkerna måste bli mer naturliga.

Parker från årtiondena kring sekelskiftet har oftast en mer naturlig karaktär. I stället för exotiska trädslag valdes ofta inhemska trädslag som björk (*Betula ssp.*) och lind (*Tilia ssp.*)

Av det visuella material som finns efterlämnat om SJ:s trädgårdsväsende och Sveriges järnvägs-parker är det tyvärr väldigt få planritningar. De fotografier som finns är vanligare några decennier in på 1900-talet. Men en del spår går att se, och i majoriteten av bildmaterialet som vittnar om någon sorts stilbildning i järnvägs-parkerna, lutar det åt den tyska stilen/gardenesque stil.

Exempel är Sollefteå och Åre stationspark (fig. 20, fig. 56), Hallsberg stationspark (Fig. 39).

1 Nolin, C. (1999) sid. 318

2 ibid (1999) sid. 318

3 ibid (1999) sid. 318

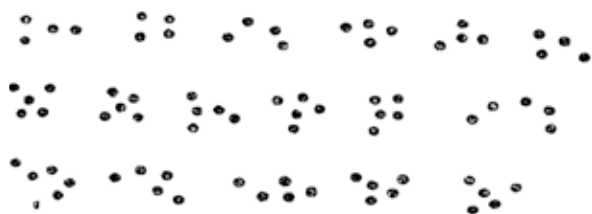
4 Nolin, C. (1999) sid. 315

5 Bucht, Eivor. (1997) sid. 57

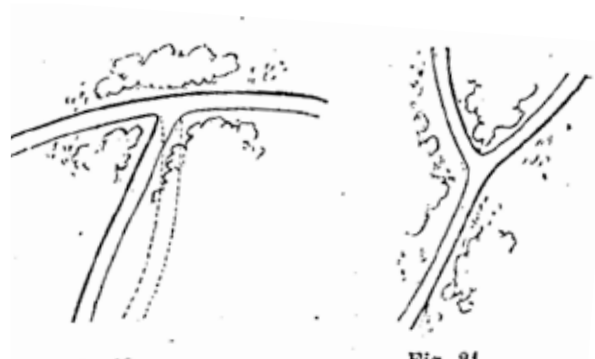
6 Andreasson, A. (2007) sid. 33

TABELL 1.
Översiktstabell av N. U. Blomberg 1848 som Müller hänvisar till.

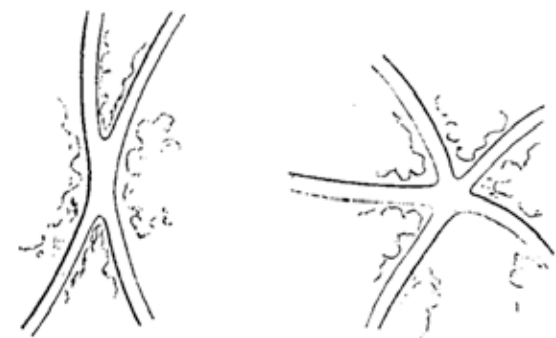
	FRANSK STIL	ENGELSK STIL	TYSK STIL
Härledning:	<i>från byggnadskonsten</i>	<i>från naturen</i>	<i>från de andra två</i>
Karaktär:	<i>dekorativ</i>	<i>pittoresk</i>	<i>förmedlande</i>
Formslag:	<i>symmetri</i>	<i>oregelbundenhet med dold symmetri</i>	<i>symmetri i det hela, oregelbundenhet i enskilda partier</i>
Konturer:	<i>överbäggande räta linjer</i>	<i>ensamt rådande våglinjer</i>	<i>ensamt rådande våglinjer</i>



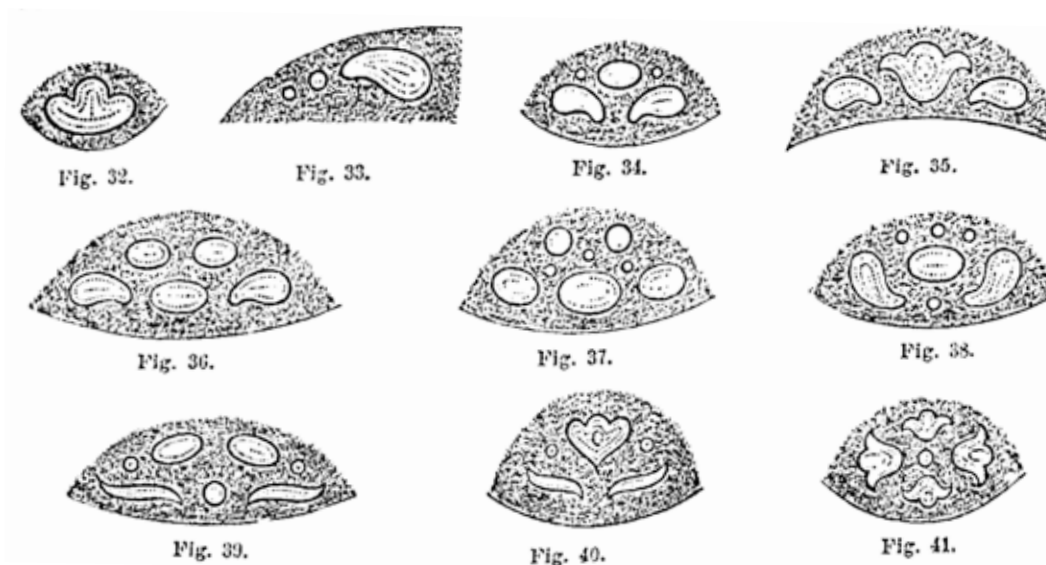
FIGUR 7.
Typologier över lämpliga trädgrupperingar.
(Müller 1848. Foto Kungl. biblioteket).



FIGUR 8.
"Del af mindre blomsterträdgård".
(Müller 1848. Foto Kungl. biblioteket).

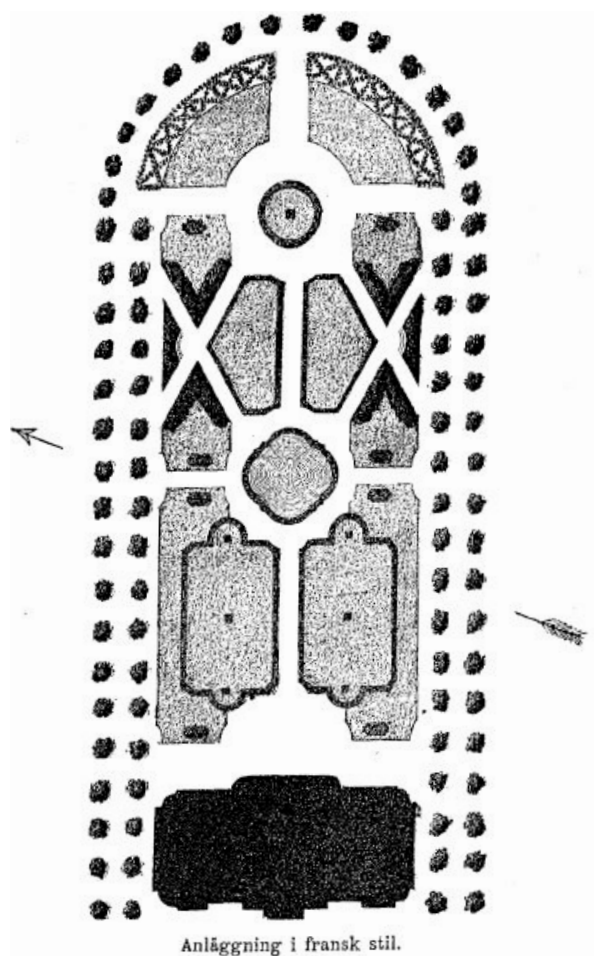


FIGUR 9.
Typologier över lämpliga vägförgreningar till promenadstigar i parker.
(Müller 1848. Foto Kungl. biblioteket).



FIGUR 10.

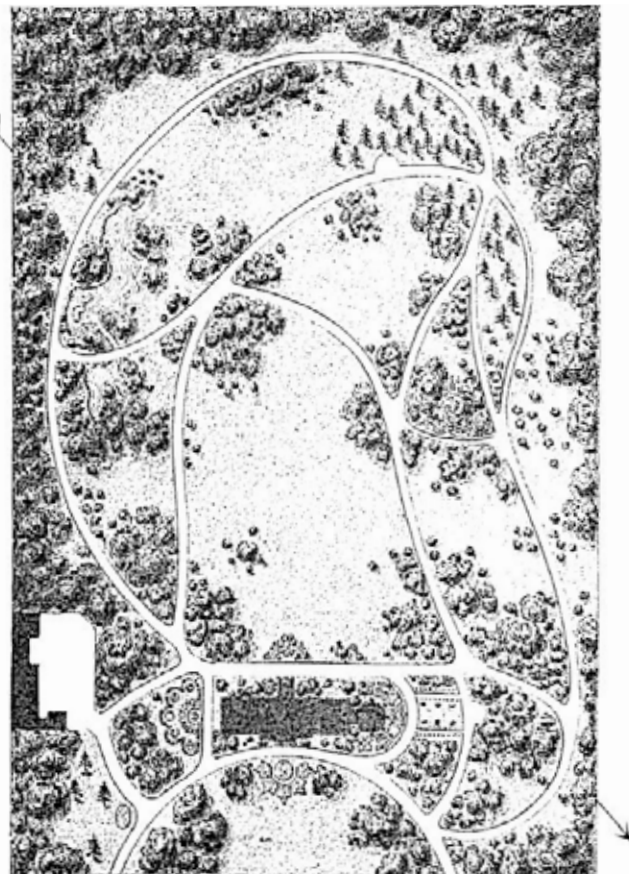
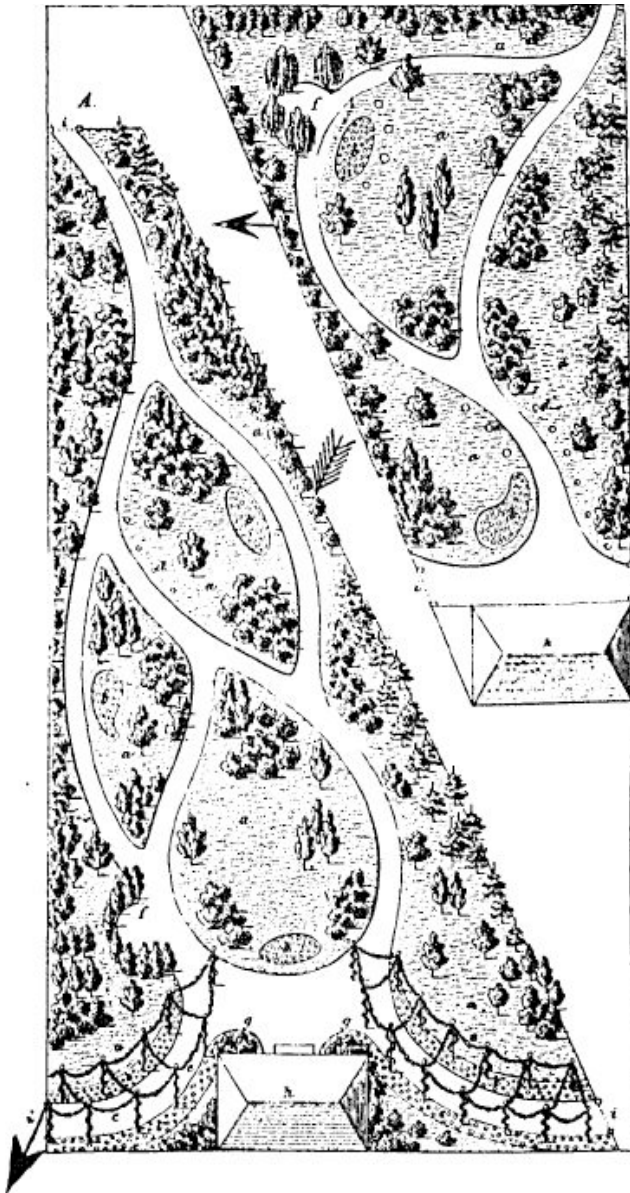
Typologier över tapetgrupper för planteringar ur Daniel Müllers trädgårdsbok 1848. Från 1860-talet fick de färggranna rabatterna konkurrens av tapetgrupper. Detta var en rund, oval, något välvd rabatt täckt främst med suckulenta bladväxter. De blev speciellt populära på 1880-talet i offentliga planteringar. Namnet härrör från tyskans ord för matta, *teppich*, eftersom man tyckte att de liknade orientaliska mattor. Mönstret var ofta monogram eller andra aktuella motiv. (Andreasson 2007).



FIGUR 11.

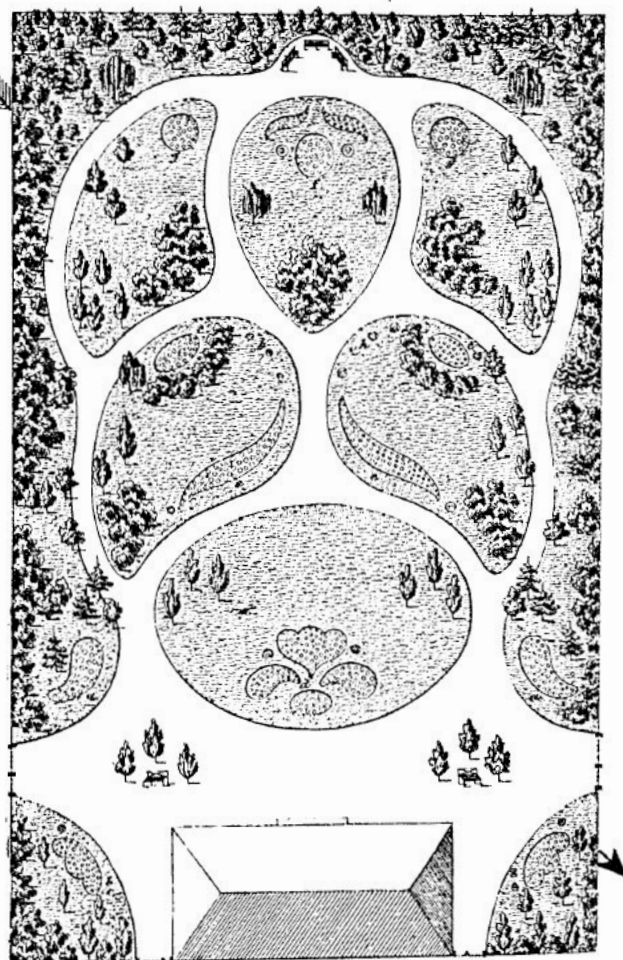
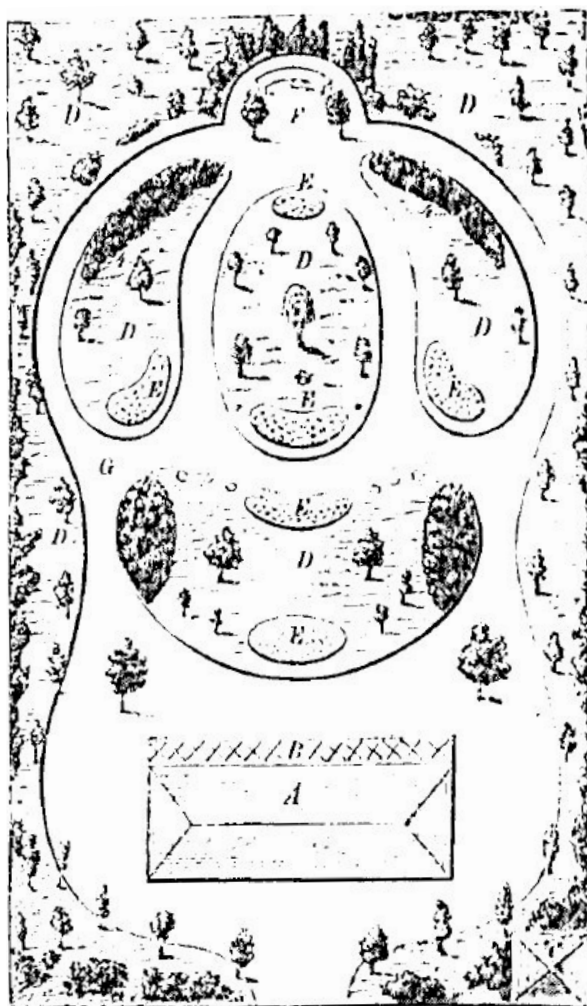
FRANSK STIL.

En given symmetri direkt sprungen ur byggnadskonsten. (Müller 1848. Foto Kungl. biblioteket).



FIGUR 12 OCH 13.
ENGELSK STIL.

En landskapspark med vindlande gångar. Naturligtvis inte befriad från ett symmetriskt upplägg, men något som inte direkt uppfattades. Den här typen av promenad hade inte sällan inslag av en visuell berättelse med en inre tågordning med kontrastverkan i rummet, kanske en plötslig siktlinje. (Müller 1848. Foto Kungl. biblioteket).



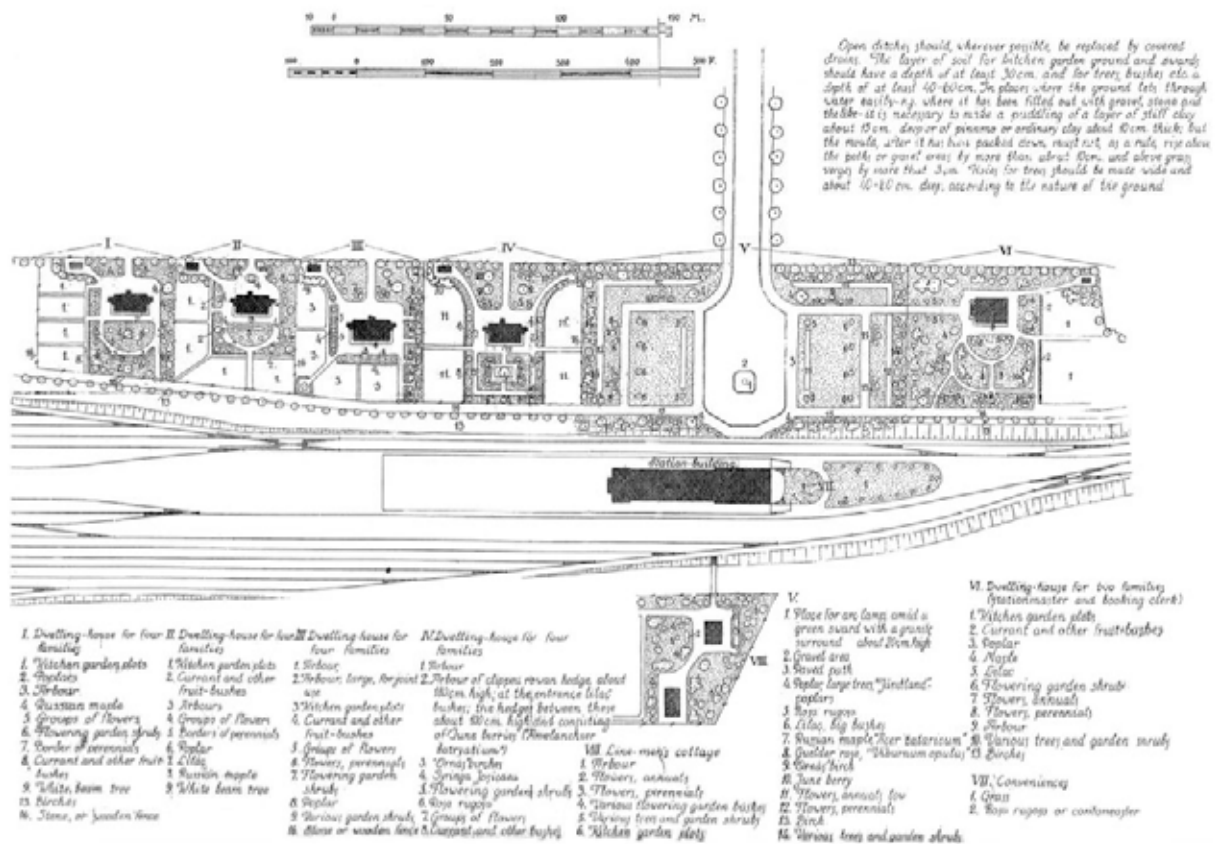
FIGUR 14 och 15.

TYSK STIL (även omnämnd *gemischter, gardenesque*).

Den förenande kompromissen av den franska rätlinjigt geometriska och den engelska landskapsstilen. Här finns en symmetri som säkert oftast går att uppfatta från en given punkt, men de inre linjerna är böljande. Den största nyheten var de färgrika rabatterna, utskurna direkt i gräsmattan, som gärna skulle vara mjukt njurformade eller ovala. (Müller 1848. Foto Kungl biblioteket).

HAPARANDA

VÄSTERBOTTEN, SWEDEN



FIGUR 16. Planritning över Haparanda järnvägsstation med tillhörande park. 1930-tal. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 17. Stationshuset var Sveriges näst största stationshus. Stilen känns nära besläktad med barockens trädgårdsideal, eller fransk. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 18.
Söderhamn järnvägsark 1876.
Stationshuset till vänster i bilden och kyrkoherdehuset längst till höger, sedda från Rådhuset. Denna järnvägsark ser ut att ha hämtat form från den tyska stilen. (Foto Sveriges järnvägsarkmuseum).



FIGUR 19.
Landeryd stationsark 1910. Tydligt inslag av tysk stil i formslaget. (Foto Sveriges järnvägsarkmuseum).



FIGUR 20.
Sollefteå järnvägsark 1880. Denna järnvägsark ser likaså ut att ha hämtat form från den tyska stilen. (Foto Sveriges järnvägsarkmuseum).

TRÄDGÅRSDIREKTÖR TILLSÄTTS – SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE ÄR FÖTT

”MAN TORDE UTAN ÖFVERDRIFT KUNNA SÄGA, ATT I INTET LAND MINDRE BLIFVIT GJORT FÖR DENNA SAK ÄN HOS OSS. OM JAG UNDANTAGER HUFVUDSTADEN OCH DESS OMGIFNINGAR, SAMT GÖTHEBORG OCH GEFLE, JEMTE ETT OCH ANNAT AF VÅRA HERRESÄTEN, SÅ EGA VI KNAPPAST NÅGOT, SOM ÄR VÄRDT ATT OMTALA, OCH MAN FRÅGAR SIG SJELF, HVAD ORSAKEN KAN VARA TILL DENNA FÖRSUMMANDE AF EN ANGELÄGENHET, SOM FÖR LAND OCH FOLK KUNDE BLIFVA EN KÄLLA TILL VÄLSIGNELSER.”

Ovan ett talande utdrag ur artikeln *Några ord om nyttan af Trädgårdsanläggningar i städer och på landet* som skrevs av Nils Ericson i Trädgårdsföreningens årsskrift.

I och med planeringen och byggandet av Västra Stambanan började även verksamheten kring uppbyggnad av järnvägsparker och dess utemiljöer få konturer.

Kungliga Järnvägsstyrelsen vidtalar fil.dr. Olof Eneroth som officiell trädgårdsdirektör för SJ, med ansvar att leda och övervaka planteringarna, vilket han gjorde fram till 1872. Valet av denne person skulle visa sig ha stor betydelse för de principer enligt vilka SJ drev sitt planteringsföretag fram till 1973.¹

UTTRYCKT ÖNSKAN OM EN HÖGRE NIVÅ

Olof Eneroth (1825–1881) påbörjade sin trädgårdsutbildning efter filosofie doktorsexamen och blir så småningom Sveriges ledande pomolog.

Han systematiserade namnen till många svenska äppelsorter, och han var även en aktiv skriftställare och samhällsengagerad person som intresserade sig mycket för bildning och skolväsendet. För Eneroth och hans meningsfränder var begreppet kultur helt liktydigt med dess etymologiska ursprung odling. Ingenting, ansåg man, kunde befrämja människans utveckling till en skönhetsälskande, ordningssam och ekonomiskt medveten varelse som just trädgårdsodlingen.² Han och andra menade att uppmuntran till plantering kring bostadshusen skulle bidra till ”upparbetandet av den goda smaken”, och att trädgårdsodlingen, framförallt av frukt, skulle ge hushållen ett gott ekonomiskt överskott.

Han var 1856–1861 lärare och föreståndare vid Svenska trädgårdsföreningens elevskola. Hans åsikter vann störst spridning genom hans rikhaltiga skriftliga produktion. Han var bl.a. en av de första i Sverige att i skrift använda uttrycket *folkpark*. Detta gjorde han i uppsatsen *Om stadsparker* år 1859.³

Med sina skönhets- och folkbildningsideal kan man kalla honom mycket typisk för denna tidsålder.

Han entusiasmerades inför järnvägsnätets inträde till Sverige, och förfasades över många diskrepanser, eller skarvar, som uppstod när det gamla mötte det nya.

”DET FINNS INGEN BYGGNADSSLIL, INGEN TRÄDGÅRDSSTIL, INGET SYSTEM”⁴

Vidare kan vi läsa:

”DE I NORD-HOLLAND EGA EN URARTAD STIL. DETTA LÅTER FÖR EN SVENSK SÅSOM NÅGONTING MYCKET VANLIGT. TY VI ÄRO EJ HELLER DER HEMMA BORTSKÄMDA MED NÅGON SLAGS ”STIL” I DET AVSEENDET. MEN ÄFVEN STILLÖSHETEN KAN VARA KARAKTERISTISK. DEN ÄR DET I SVERIGE”.⁵

BILDNINGSNIVÅ – OFFENTLIGA PARKER

Olof Eneroth hade alltså erfarenhet av offentliga parker i andra länder och hänvisar förutom till Holland, till anläggningar i Lübeck, Hamburg, Berlin, Paris och London. Eneroth menade att man kunde se en koppling mellan bildningsnivån i ett land och förekomsten av offentliga parker.⁶

Eneroth pläderade också, jämte folkhälsa, estetik och bildningsideal, för barnens behov av parker.

Det fanns i Sverige vid denna tid ingen tradition att anlägga offentliga parker, således fanns det inte någon utarbetad modell för hur de borde se ut.

Detta var något som Eneroth i sann pionjäranda var medveten om och han kunde konstatera att om man inte visste vad den offentliga parken borde eller kunde bli, skulle varje försök bli mer eller mindre misslyckat. Nästan som att Eneroth lyfte fram behovet av den då icke-existerande yrkeskategorin landskapsarkitekt.

”ALL KONST ÄR JU EGENTLIGEN KONSTEN ATT RESTAURERA, ELLER ATT I ALLT RENARE FORMER ÅTERGIFVA DE IDEALER, HVILKA LIKSOM REDAN LIGGA FÄRDIGBILDADE I VÅR FANTASTI”⁷

1 Ahlklo, Å. (1993) sid. 42

2 Klintborg-Ahloklo, Å. (1993) sid. 42

3 Nolin, C. (1999) sid. 30

4 Bergkvist, J. (2012) sid. 115

5 Eneroth, O. (1860) sid. 20

6 Nolin, C. (1999) sid. 56

7 Eneroth, O. (1855) sid. 93

Först vid slutet av 1800-talet går det att se en tydligare koppling mellan vad man önskade uppnå med den offentliga parken och hur den skulle gestaltas för att bäst motsvara dessa önskemål.⁸

I Eneroths anda grundades alltså planteringsverksamheten hos SJ. Anläggningarna kan ses som mönsteranläggningar, manande och undervisande till sin natur.

SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE HAR BILDATS

Statens järnvägar är den institution som tillsammans med hushållningssällskapen betytt mest för trädgårdsodlingens och trädgårdskonstens spridning i norra Sverige. Företrädarna för bolaget satsade alltså medvetet och engagerat på att försköna stationsområdena redan från järnvägsbyggandets början, av flera skäl som vi kan summera till fyra.

För det första var det rent *estetiskt*. Man ville ersätta den natur man förstört genom att så gräs, plantera träd, buskar och blommor samt genom att anlägga hela parker och trädgårdar. Järnvägsstationen var den byggnad som stod för framtidstron i samhället. Därför placerades den ofta centralt och gator och hus intill byggdes för att svara upp mot denna viktiga byggnad; porten till omvärlden.

För det andra var det en *praktisk-ekonomisk* nytta och kanske rent av en nödvändighet. Banvaktare och stationspersonal försågs med mark för att odla grönsaker, frukt och bär som bidrag till sin försörjning. SJ bekostade anläggandet medan personalen därefter stod för skötseln.

För det tredje fungerade vissa planteringar som *skydd* mot snödrev, stormar och eldspridning. Många stationer försågs med häckplanteringar längs med rälsen, ibland alléträd. Denna typ av linjära planteringar utmed banorna skulle ge skydd mot gnistbildning och rök från tågen och var SJ:s största planteringsföretag. De rena prydnadsplanteringarna var en förhållandevis liten del av planteringsverksamheten.

För det fjärde fanns det ett *pedagogiskt syfte*. Människor som bodde intill eller färdades med järnvägen skulle inspireras att odla och pryda sina tomter genom SJ:s goda exempel. SJ lade ner mycket arbete på att testa hur långt norrut man kunde plantera olika växter och vilka gräsarter som trivdes vid landets stationer, banvaktarstugor och på banvallarna. Så småningom utformades diagram som visade hårdigheten utifrån dessa vunna erfarenheter.

Med järnvägen skulle man kunna sprida upplysningen även till civilisationens mörkaste

och mest avlägsna hörn, och ”den goda smaken” skulle breda ut sig.

I början tycks träden kring stationstomten vara en av de centralare elementen i järnvägsparken; i egenskap av brandskydd. Prydnadsplanteringarna i övrigt bestod mest av buskar, ibland en syrénberså, och i rabatterna utplanterades ettåriga växter med kulörta färger. I enlighet med tidens stilideal av växtval, favoriserades träd och buskar med hängande eller pelformigt växtsätt och gärna brokiga eller olikfärgade blad.⁹ Idealet tycks ha varit att välja växter som kunde betraktats som en gestalt; en sensation i sig själv. Vid boställen och banvaktstugor planterades fruktträd och bärbuskar.

Som trädgårdsdirektör hade Eneroth under sig en trädgårdsmästare vid varje distrikt. Distrikten var till en början tre och hade egna plantskolor i Uppsala, Liljeholmen och Alingsås.

Under trädgårdsmästarna tjänstgjorde flera biträden och vid behov kunde extra personal kallas in från banavdelningen.¹⁰

Stationspersonal, ”stationsföreståndare” skötte anläggningarna löpande. Ju ambitiösare de var, i fråga om intresse och förmåga till god skötsel, desto mer växtmaterial och jord erhöll de.

FORSKNINGSPIONJÄR INOM ZONINDELNING

Försöksodlingarna inom spridda delar av landet banade vägen för ett enormt arbete med zonindelningar och introduktioner av hortikulturella växter i hela landet. Den karta över Sveriges odlingszoner (Fig. 29, 30 och 31) som idag återfinns i nästan varje plantskolekatalog i landet, upprättades en gång av Sveriges Pomologiska Förening med SJ och Eneroth i spetsen.

En lång rad viktiga betingelser för goda odlingsresultat, som idag ses som i det närmaste självklara. Förstudierna till denna zonindelning var ett enormt försöksarbete med odling av olika fruktsorter på olika håll i landet och värdering av alla deras egenskaper för att finna sorter med hög avkastning lämpliga för varje klimattyp¹¹.

Det är lätt att glädjas över Eneroths dokumentära läggning, då ej mycket finns skrivet om SJ:s planteringsväsende och hundra år av förvaltning.

⁸ Nolin, C. (1999) sid. 58

⁹ ibid (1999) sid. 44

¹⁰ Klintborg-Ahklo, Å. (1993) sid. 44

¹¹ Klintborg-Ahklo, Å. (1993) sid. 45

Ett citat ur Eneroths bok *Litteratur och konst*:

”VI HAFVA HÄR I SVERIGE BEDRIFVIT TRÄDGÅRDS-
ODLING I ETT HALFT ÅRTUSENDE OCH ÄNNU
LÄNGRE. VÅRA LANDSKAPSLAGAR OCH DROTTNING
MARGARETAS FÖRORDNING AF 1404, ENLIGT
HVLKEN HVAR GÅRD SKULLE HAFVA <<EN TÄPPA
MED 6 YMPAR>>, BEVISA DETTA. MEN NU, EFTER
SÅ MÅNGAHUNDRA ÅRS TRÄDGÅRDSARBETE, HVAD
KÄNNA VI OM DETTA ARBETES HISTORIA? – INTET
ELLER SÅ GODT SOM INTET.

I ÅRHUNDRADEN HAR MAN FRÅN UTLANDET
INFÖRSKRIFVIT MILLIONER FRUKTTRÄD,
TUSENTALS ODLADE VÄXTARTER, YMPAT OCH
OCKULERAT, ANLAGT PARKER I HOLLÄNSK,
FRANSK, ENGELSK STIL O.S.V. MEN ALLT HVAD VI
DEROM KÄNNA ÄR NÅGRA SPRIDDA HÖRSAGOR
OCH DE MER ELLER MINDRE FÖRFALLNA
MINNESMÄRKENA ELLER QVARLEFVORNA AF
DESSA GÅNGNA TIDERS ARBETEN. FRÅN SLÄGTE
TILL SLÄGTE HAFVA TRÄDGÅRDSMÄNNEN FÅTT
LIKSOM BÖRJA OM PÅ NYTT, STÖDJANDE SIG
ENDAST PÅ MER ELLER MINDRE FÖRVILLADE OCH
FÖRVILDADE TRADITIONER

(...) MED FÅ ORD, VÅR ODLING I DETTA
HÄNSEENDE ÄR HÖLJD I KAOTISKT DUNKEL. TIDEN
SYNS VARA INNE ATT GÖRA ETT SLUT PÅ DET
DUNKLET. DE ALLT FLERE VÄGFÄRBINDELSENA
INBJUDA TILL SAMBAND OCH SAMMANHANG
MELLAN ODLINGARNA OCH ODLINGARNE.”

Eneroth, O. (1855) sid. 235

JÄRNVÄGSPARKENS STRUKTUR

De delar av Edelsvärds stationsbyggnader som vette mot spåren var mer tekniskt beskaffade, emedan de delar som vette mot staden präglades av ornamentik. I en viss enlighet med denna dikotomi var spårnära planteringar planterade ur mer teknisk synvinkel, att hindra gnistors spridning från spåren.

Planteringar som vette mot stadssidan till kunde så småningom betraktas som ren hortikultur. Under tio år som trädgårdsdirektör kunde Olof Eneroth glädjas åt hur god smak med Statens järnvägars bevingade hjul spreds i stad och bygd innan han av hälsoskäl avgick år 1872.

Han efterträds då av militärjuristen Frey Hellman som verkar på posten fram till 1887. Han hade tidigare erfarenhet med planteringsarbeten vid Södra stambanan och som trädgårdarkitekt vid Östra Härads trädgårdsförening 1860.

I en memoriam författad av efterföljande trädgårdsdirektör står det att Hellman hade en mer

friare planteringsstil med träd i ”buskgrupper”, perenner och annueller (”bladväxter”) i tapetgrupper, fyllnadsplanteringar med poppel och pil och att stamformiga och hängande träd undveks.

Under Hellmans tid stärks trädgårdsmästarnas ställning då de fick tjänsteställning som banmästare och senare också som överbanmästare.¹²

Efter Hellmans död 1887 tillträdde en man vid namn Agathon Sundius som ny trädgårdsdirektör. Tidigare hade han varit föreståndare för trädgårdsföreningens plantskola och trädgårdsskola i Örebro. Under denna period fick planteringsväsendet en starkare inriktning på ekonomisk odling och odling för personalen inom väsendet. Distrikten hade nu blivit sex stycken (till skillnad från tre i starten).

Sundius expanderade den av Eneroth stiftade odlings- och forskningsverksamheten. Här bedrevs försöksodling och framför allt produktion och plantskoleverksamhet till att förse alla järnvägens stationer med växtmaterial. Redan 1879 hade de första centrala föreskrifterna för planteringsverksamheten kommit ut, med en ny upplaga 1879.

Från sekelskiftet upprättades årligen årspromemior och kostnadsförslag och ritningar upprättades för ändringar eller y-planteringar vid stationerna.¹³ De kostsamma tapetplanteringarna vid järnvägsarkerna fasades ut och perenner och lökväxter började införas i prydnadsplanteringarna.

A. Sundius var författare till den historik över SJ:s planteringsväsende som ingår i företagets jubileumsskrift 1906 (en av få skriftliga material om verksamheten överhuvudtaget).

Där berättar han bl.a. att man under senare år distribuerat fläderbuskar till banvaktarna i de södra delarna av landet och rabarberplantor till de norröver. Frukträd och bärbuskar planterades i stor utsträckning och många ettåriga plantor byttes ut mot perenner och lökväxter. Han gör även en bearbetning av Daniel Müllers Trädgårdsskötsel, där han lägger tonvikt på inhemskt växtmaterial.¹⁴

1906 fanns 434 stationsplanteringar i Sverige. Enligt uppgifter från SJ:s arkiv i Stockholm var tjänsten som trädgårdsdirektör en arvodesanställning, vilket innebar att det inte var en heltidssyssla.

Agathon Sundius var även länsträdgårdsmästare i Södermanland och både ritade och anlade parker åt andra beställare under sin tid vid SJ 1888–1910.

12 Bergqvist, J. (2013) sid. 116

13 Ahklo, Å. (1993) sid. 44

14 Bergqvist, J. (2013) sid. 116

GULDÅLDER I SJ:s TRÄDGÅRDSVÄSENDE

Enoch Cederpalm tar över posten som trädgårdsdirektör vid Agathon Sundius bortgång 1910. Han hade tidigare erfarenhet av hortikulturellt entreprenörskap i Norge och som föreståndare för Uppsala läns hushållningssällskaps plantskolor och trädgårdar.

Även som privatarkitekt, bl.a. till Villa Kassman på Lidingö, med Sofiero som förebild.

Cederpalm fortsatte att utveckla SJ:s växtförsöksodlingar, och antalet stationsplanteringar började öka avsevärt.

Det var under denna epok som de svenska järnvägsarkerna kom att röna sin största internationella uppmärksamhet, något som kulminerade i deltagandet av den internationella trädgårdsutställningen 1928 arrangerad av Royal Horticulture Society i London. Detta blev starten på SJ:s rykte som Sveriges störste trädgårdsmästare.

För att ”ge ett samlat intryck av svensk trädgårdskonst och dess utveckling från äldre till nuvarande tid”¹ visade man från Sveriges sida Arkitekturminnesföreningens uppmättningsritningar av äldre arkitektoniskt utformade trädgårdar samt bilder av de svenska stadsbanornas trädgårdar (järnvägsarkerna), Sveriges bästa trädgårdar och moderna kyrkogårdar.

I den första delen av utställningen visades Sveriges trädgårdshistoriska arv från medeltida borgträdgårdar till kungliga parkanläggningar, i den andra delen visades moderna anläggningar av Lewerentz, Markelius, Östberg, Asplund och Wadsjö och i den tredje delen, Svenska järnvägars planteringsverksamhet. Pressens reaktioner var genomgående positiva.

Den holländska tidskriften *Buiten* skrev (1928):

”VAD SOM FRAMFÖRALLT UPPMÄRKSAMMADES PÅ TRÄDGÅRDSUTSTÄLLNINGEN I LONDON, VAR TRÄDGÅRDARNA VID DE SVENSKA JÄRNVÄGSSTATIONERNA. STATSJÄRNVÄGARNAS ANVÄNDA SIG I STOR UTSRÄCKNING AV PLANTERINGAR. BYGGNADSARKITEKTEN SAMARBETAR HÄR MED SIN TRÄDGÅRDSKUNNIGE KOLLEGA, VARVID DE EFTERSTRÄVA ATT SKAPA ETT HARMONISKT HELHELTINTRYCK. (...) SVERIGE GER HÄR ETT GOTT FÖREDÖME, HURU VI OCKSÅ I HOLLAND VID MÅNGA STATIONER KUNDE SKAPA HARMONI MELLAN BYGGANDER OCH OMGIVNING (...) SVERIGES EXPOSITION GAV DET INTRYCKET, ATT MAN I DEN HÖGA NORDEN VET ATT SKAPA EN EGEN STIL OCH EGEN ATMOSFÄR”²

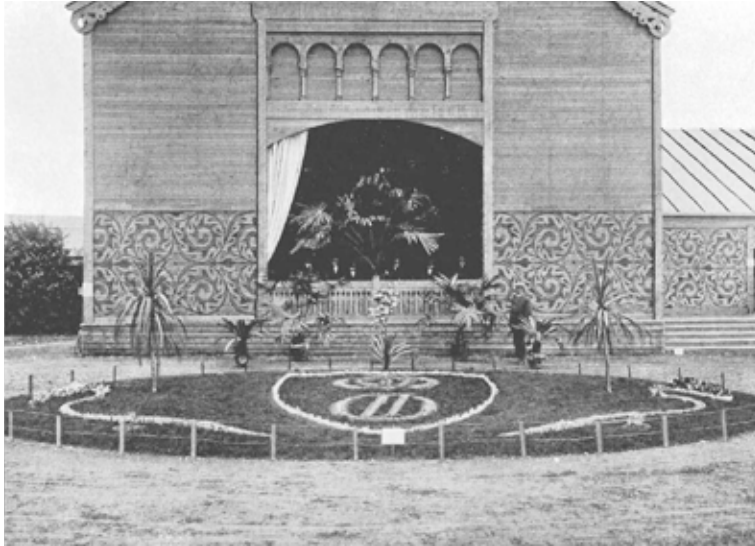
1 Cederpalm, E. (1929) sid. 179

2 Cederpalm, E. (1929) sid. 189



De i detta häfte omnämnda tabellerna följa med sluhäftet, som utkommer på nyåret 1888.

FIGUR 21.
Ur *Trädgårdsskötsel*, D. Müller 1848.
(Foto Kungliga biblioteket).



FIGUR 22.
Enoch Cederpalm blev den fjärde trädgårdsdirektören för SJ:s trädgårds-
väsande. Han hade en gedigen horti-
kulturell bakgrund och en stilistisk
kännedom. Bilden visar hans tapetgrupp
med Kungens initialer under hans tid som
yrkesverksam i Norge. Trondheim 1902.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 23.
Cederpalms butik och "show room" i
Trondheim samma tid.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).

INTERNATIONELLT ERKÄNNANDE

Det engelska magasinet *The Spectator* (1928):

”Det exempel, som de svenska statsjärnvägarna med trädgårdar vid alla stationer och utmed järnvägarna visat, borde kunna efterföljas i vårt eget land.”¹

Pressattachén Eskil Sundström skrev i en korrespondens till *Stockholms dagblad* (1928):

”Som utslag av praktiskt propagandaarbete för trädgårdsodlingen är det pionjärverk, som härvid uträttats av stambanorna, något enastående. Många här utställda fotografier från stationer, bostadshus och banvaktsstugor och även från själva linjen, såsom tunneldmyningar och andra punkter, där dynamiten våldfört sig på naturen, lysa som små pärlor i all sin anspråkslösa blomsterfärging. Det ligger något glädjande och löftesrikt i detta systematiska arbete för naturskydd och naturglädje. Ingen svensk kan vara blind för vad exemplets makt i detta fall betyder. (...) Det var ett ypperligt svenskt grepp att göra denna egenartade insats till centralnummer på vår utställning.”

Ur danskt *Havebrugsleksikon* (1934):

”Jernbaneplanteringer har eksisteret praktisk talt fra banernes første dage -ogsaa i Danmark. Ved anlæget af Aarhus-Langaa-banen (1862) ansattes Godher Bahnson som plantør ved statsbanerne, og som saadan ledede han (foruden selve planteringerne) en planteskole i Langaa, hvor de nødvendige planter blev tiltrukket. Fra lignende tidspunkt kan andre landes jernbaneplanteringer dateres; men fra den beskedne begyndelse har de i de orskellige lande udviklet sig meget forskelligt. Det smukkeste standpunkt intager jernbaneplanteringer utvivlsomt i Sverige, men ogsaa de engelske blomster-smukkede stationsanlæg, de klippede plantefigurer paa hollandske banestrækninger, de landskabelige planteringer i Schweiz, plame- og bladgrupper i Belgien, frugttræ- og vinkulturer i Frankrig, meget variende jernbaneplanteringer af mange slags i de tysktalende lande, samt balkonudsmykninger og planter i baljer paa selv de mindste stationer i Italien, bør anføres som karakteristiske jernbaneplanteringer i Europa.”²

”Jernbaneplanteringer i Sverige en meget betydelig position, og de har stedse været ledelsens stolthed at hævde denne. Man har fra første tid betragtet banerne som pionerer ogsaa paa have dyrkningens og planteringenens omraade, bl.a. udrfra den betragtning, at man ved anlæggelse af banerne gjorde brud paa naturen og ødelagde visse skønhedsværdier - dem vil man søge at tilbagegive land og befolkning paa anden maade - og fordi banerne kom til egne, der var blottede for haver.(...) Sin førende stillning dokumenterede Sverige paa den internationale havebrugsudstilling i London 1928, hvor planer og fotografier fra Planteringsvæsenet var ophængt i stort tal.”³

Med eldsjälur som byggt upp, förvaltat och vidareutvecklat denna apparat går det bara att konstatera att mycket hade hänt sen Olof Eneroth 1860 skriftligen beklagade sig över Sveriges undermåliga trädgårdskultur.



FIGUR 24.
Balsampoppeln (*Populus balsamifera*) var ett av många träd som SJ:s trädgårdsväsende introducerade till norra Sverige genom sina försöksodlingar. Åre, 1930-tal.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).

1 Cederpalm, E. (1929) sid. 179

2 Nordisk illustreret Havebrugsleksikon (1934) sid. 756

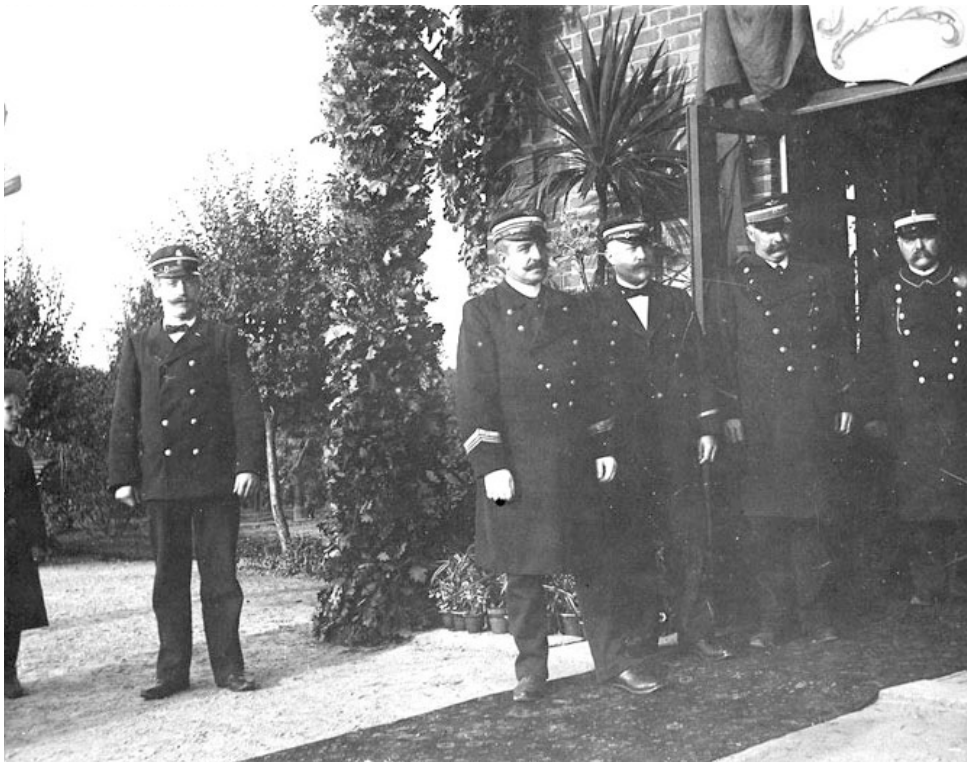
3 ibid (1934) sid. 758



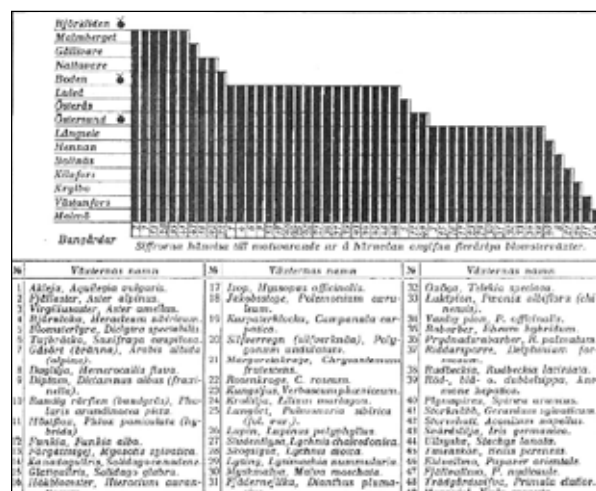
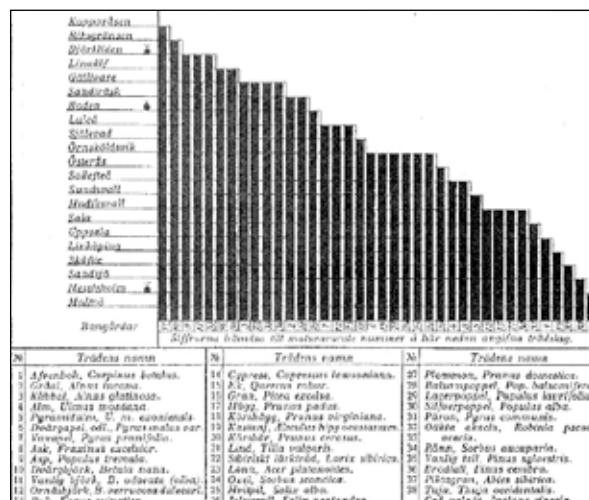
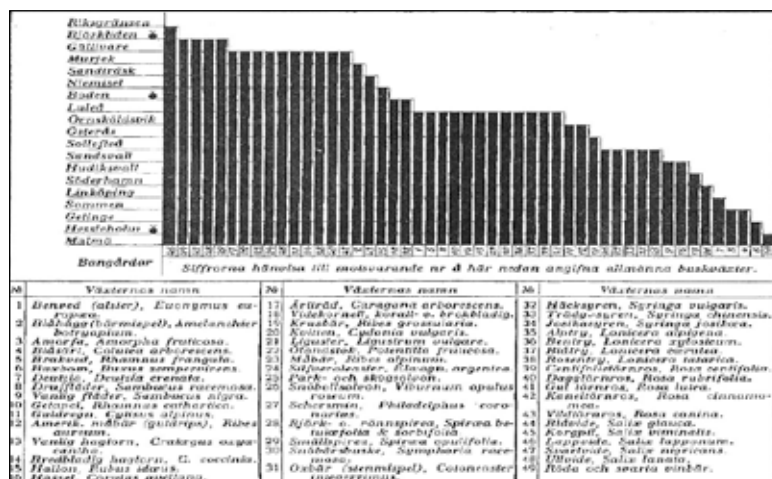
FIGUR 25.
Banmästare vid Örebro station, 1921.
SJ påverkade inte bara genom sina offentliga planteringar utan också genom sina tusentals anställda. Vid alla boställen och banvaktsstugor anlades trädgårdar med fruktträd och bärbuskar och redan innan koloniträdgårdsrörelsen slagit igenom arrenderade SJ ut jord till sina anställda att odla. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 26.
En av Sveriges Trädgårdsväsendes Växtdepåer med försöksodlingar. Östersund 1947. Här samlades bl.a. fjällväxter in för förökning och distribution. Även försöksodlingar av olika grässorter till banvallar i Norra Sverige. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 27.
Laholm. Tjänare inom SJ:s trädgårdsväsende. Distriktschef, Baningenjör, Stationsinspektör (stins), 1901. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



VÄXTER I PLANTERINGARNA

När man talar om att den blomstrande epoken under SJ har gått i glömska är det naturligtvis inte bara de fysiska spåren och förvaltandet av miljöerna som ej syns, utan mycket arkivmaterial. När Banverket tog över SJ:s förvaltning 1988 tros många planer ha gallrats ut, oklart med vilken sorts systematik. Ganska rikt material vad gäller artinnehåll finns kvar från 60-talen. All nedanstående information är hämtad ur Charlotte Lagerberg Fogelberg och Fredrik Fogelbergs inventeringsarbete åt Banverket 2006 med källmaterial från Riksarkivet i Arninge.

Det första en tågresenär möter är stationsområdet. I direkt anslutning till stationsbyggnaden fanns oftast en park, inramad av lövträd.

Ibland fanns det ett vårdträd i en rundel framför stationshuset. Under senare delen av 1800-talet kunde vårdträdet vara en hängask, då det var vanligt med träd som hade hängande växtsätt under denna epok. Längre in på 1900-talet var det vanligare med lind eller lönn på denna plats.

1800-talets resenär möttes av avancerade blomsterbroderier i tapetgrupper. Dessa innehöll till exempel grupper med buxbom (*Buxus sempervirens*) som kantväxt med mörkblå lobelia (*Lobelia ssp.*) och vita pelargoner (*Pelargonium x hortorum*) som fyllnad.

Andra grupper i samma blomsterarrangemang kunde bestå av heliotrop (*Heliotropium arborescens*), klint (*Centraurea candidissima*) och malört (*Artemisia argentea*). I mitten av planteringen fanns till exempel en palmlilja (*Yucca gloriosa*) som vinterförvarades inomhus.

Dessa tapetgrupper förekom generellt i parker i Sverige under tiden från 1870-talet till 1900-talets början.

Rosor och lökväxter börjar så småningom förekomma i större utsträckning än tidigare.

1910–1930 förekom formklippta buskar som korallkornell (*Cornus alba*) och liguster (*Ligustrum vulgare*). Vildvin (*Parthenocissus quinquefolia*) och murgröna (*Hedera helix*) bekläder gärna väggar och murar. Klippta gräsmattor övergår ofta i ängsytor i planteringarnas utkanter.

En stationspark i Skåne under 1920-talet innehöll växter som vi även idag har i våra trädgårdar. Bok (*Fagus sylvatica*), ek (*Quercus ssp.*), lönn

(*Acer ssp.*), björk (*Betula ssp.*) och rönn (*Sorbus ssp.*) var vanliga parkträd och dessa kompletterades med olika prydnadsbuskar som syren (*Syringa ssp.*), skogsolvon (*Viburnum opulus*) schersmin (*Phiadelphus coronarius*), fläder (*Sambucus nigra*), avenbok (*Carpinus betulus*) och hassel (*Corylus avellana*).

Slingrande gångar läggs igen och planteras med gräs, liksom omfattande rabatter.

Några fruktträd planterade vid ett trädgårdsland med bärbuskar gav ett värdefullt tillskott i stationspersonalens kosthållning. Fleråriga blommor och olika typer av rosor i rabatter runt stationshuset samt ettåriga växter i urnor kompletterade bilden.

Rosensorten *Rödhätte* var väldigt populär och användes under flera decennier. Vresros (*Rosa rugosa*) användes åtminstone från 1920-talet och ända fram till avvecklingen 1974. Fram till 1940-talet var syrenbersåer mycket vanliga och stundom fanns det flera stycken vid både stationer och banvaktstugor.

Något annat som var mycket typiskt för planteringsväsendet var *stoppbocksplanteringar*, en dekor vid spårens avslut.

Till en början hyste dessa planteringar ettåriga färgstarka plantor men kom successivt att bytas ut mot perenna växter som tålde torka. Ett axplock var taklök (*Sempervivum tectorum*), backtimjan (*Thymus serpyllum*) och bräckkor (*Saxifraga decipiens*, *Saxifraga umbrosa*) tillsammans med ängsnejlika (*Dianthus deltoides*), bergenia (*Bergenia cordifolia*) och någon kaprifol (*Lonicera ssp.*).

Urnor, amplar, och krukor med ettåriga växter placerades gärna ut vid stationerna, på plattformarna, och i väntsalarna. Vilka växter som kom till användning är inte fullt utrett, men pelargon, lobelia, pensé (*Viola x wittrockiana*), rexbegonia (*Begonia rex*) petunia (*Petunia x hybrida*) och indiankrasse (*Tropaeolum majus*) och någon kaprifol (*Lonicera ssp.*) var åtminstone under 1940-talet vanliga.

DE ANSTÄLLDAS NYTTOTRÄDGÅRDAR

Banvaktstugornas trädgårdar hade naturligtvis inte samma blomsterprakt som stationspraken utan var mer nyttoträdgårdar. Vid stugorna planterades sex till tio fruktträd, några bärbuskar och prydnadsbuskar. En liten berså och några perenner kompletterade trädgården.

Ett jordstycke för egen odling av potatis och köksväxter var vanligt, och frö eller plantor av ettåriga växter utdelades dessutom varje år av trädgårdsdistriktet.

Till varje banvaktsstuga hörde också en jordkällare som var förvaringsplats för olika livsmedel.

I trädgårdslandet odlade man bland annat potatis, morötter och lök. Dessa behövdes förvaras svalt, liksom äpplen, inläggningar, sylt och saft av vinbär, hallon och krusbär. Jordkällaren var under lång tid den enda möjligheten till kylförvaring av livsmedel. Ovanpå jordkällaren planterade man buskar eller exempelvis vintergröna (*Vinca minor*).

Något annat som var typiskt för trädgårds-väsendet var *häckplanteringar längs med rälsen* som skydd mot gnistregn, snödrev och blåst. Dessa levande stängsel höll även boskapen borta från banvallarna. Redan 1892 diskuterades införandet av häckar i stället för stängsel och stenmurar.

Hagtorn (*Crataegus*) framfördes som det mest lämpade växtslaget, eftersom det ansågs både hårdigt och prydligt. Även gran (*Abies ssp.*), avenbok (*Carpinus betulus*), och sibirisk ärtbuske (*Caragana arborescens*) har använts till häckplanteringar i olika delar av landet.



FIGUR 32.
Stoppbockplantering, Stockholm central
1930. Perenner i stället för annueller bistår
med sin prakt.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 33.
Stoppbockplantering, Göteborg central
1930.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 34 och 35.
SJ:s planteringsväsendes elektriska drivbänk till sticklingar. Björklinge 1940. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FIGUR 36, 37 och 38.
Stoppbocksplanteringar. Typiska för Sveriges
trädgårdsväsende. Stockholm central 1930.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).



SVENSKA JÄRNVÄGSPARKER I BILD

Det är många luckor när det kommer till SJ:s planteringsväsande, både i ord och i bild. I det mesta skrivna materialet är det få bildkällor som illustrerar hur de svenska järnvägsparkerna faktiskt såg ut. Sveriges järnvägsmuseum har i sitt arkiv 2002 fotografier över SJ:s planteringsväsande. Figur 39 t.o.m. Figur 89 visar ett axplock av järnvägsparker från hela landet. Dels för att illustrera olika tillvägagångssätt i gestaltning och dels järnvägsparker som kan anses gestaltade med en given stil.



FIGUR 39.
Hallsberg järnvägspark 1863 med tydligt inslag av tysk stil (gardenesque) i formslaget.



FIGUR 40.
Kragenäs station 1920. Plattformsplantering.



FIGUR 41.
Nora station 1950.



FIGUR 42.
Mora station 1928. En för Sveriges trädgårdsväsendes typisk plattformplantering.



FIGUR 43.
Motala järnvägsstation 1930.



FIGUR 44.
Rättvik stationspark 1900.



FIGUR 45.
Skellefteå järnvägsstation 1928.



FIGUR 46.
Lindesberg järnvägsstation 1937.



FIGUR 47.
Nässjö centrum 1910. En ort med en järnvägsark som realiserades vid järnvägens ankomst och kanske liknar Edelsvärds idealplan allra mest, med en esplanad i tysk parkstil mellan stationshuset och Stortorget.



FIGUR 48.
Stångby station 1930.



FIGUR 49.
Askersund järnvägsark 1910.



FIGUR 50.
Eslöv station 1928.



FIGUR 51.
Baggetorp järnvägsstation 1906.



FIGUR 52.
Bergsbrunna järnvägspark 1928. Parken löper längsmed spåren och skiljs åt från spåren av en häckplantering.



FIGUR 53.
Delsbo station 1928.



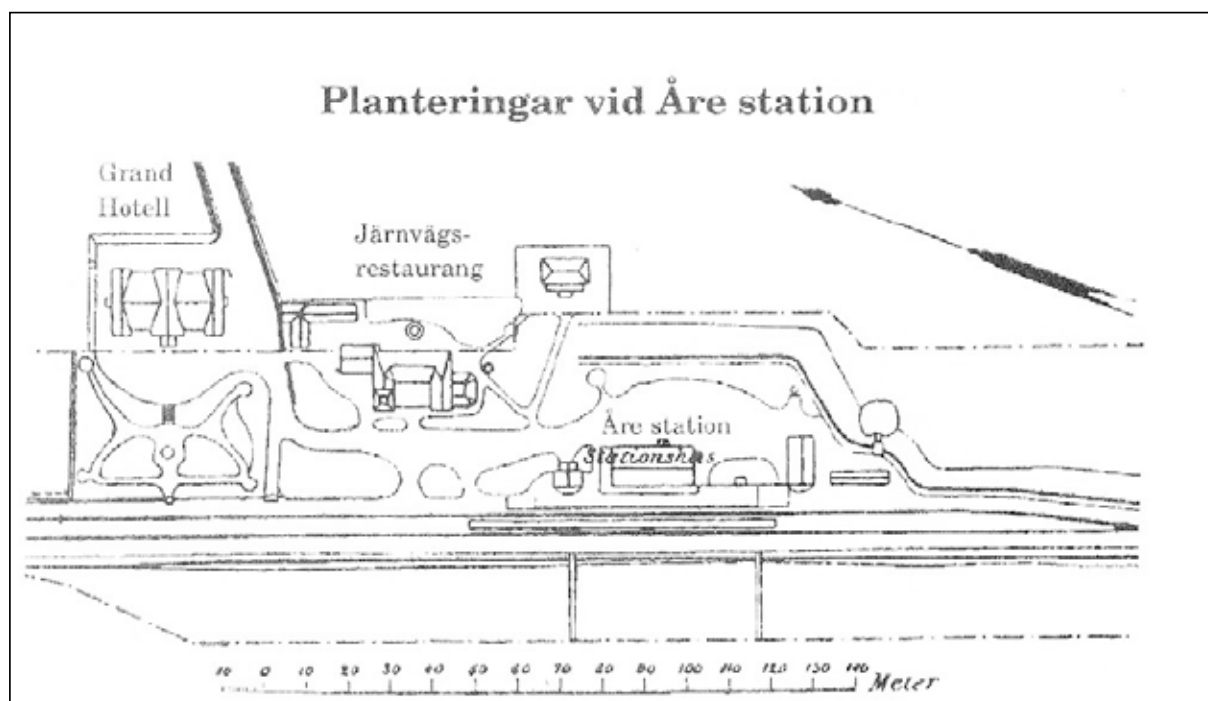
FIGUR 54.
Bollnäs station 1910.



FIGUR 55.
Flen station 1960.



FIGUR 56.
Åre station, sekelskifte.



FIGUR 57.
Planritning och fotografi över Åre station dokumenterad i text 1906.



FIGUR 58.
I de fall lokalen för järnvägsstation ej kunde ge plats för en järnvägsplan, fick man lägga mer krut på växtornament intill stationsbyggnaden. Göteborg central 1930.



FIGUR 59.
Göteborg central 1930.



FIGUR 60.
Malmö central 1935.



FIGUR 61.
Malmö central 1935.



FIGUR 62.
Malmö central 1935.



FIGUR 63.
Uppsala centralstation 1900.



FIGUR 64.
Uppsala centralstation 1930.



FIGUR 65.
Uppsala centralstation 1950.



FIGUR 66.
Södertälje stationspark 1930.



FIGUR 67.
Ångelholms stationspark 1928.
Nedsänkt anläggning mot spår och
stationshus.



FIGUR 68.
Lönnsboda station 1950. Tydliga spår efter Gösta
Reutersvärd's funktionalistiska omformning.



FIGUR 69.
Mjölby station 1930. Plattformsplantering med rosor.



FIGUR 70.
Boden station 1920. Formbeskurna balsampoplar (*Populus balsamifera*) som introducerats i norr av SJ:s trädgårdsväsende.



FIGUR 71.
Storlien järnvägsark. Sekelskifte.



FIGUR 72.
Älvängen station 1928. Plattformplantering.



FIGUR 73.
Hallsberg järnvägsark 1906.



FIGUR 74.
Växjö järnvägsark 1920. Detta var innan "demokratiseringen" av gräsmattan i Sverige. Här hålls den fri från fotgängare och förlustare med en metallvidja som var desto vanligare under 1800-talet.



FIGUR 75.
Önnestad station 1950. Här går perennplanteringen hela vägen fram till plattformskanten.



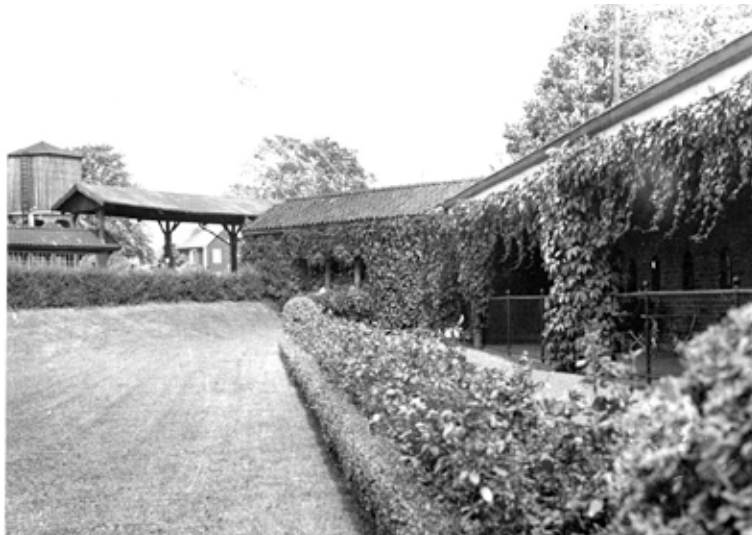
FIGUR 76.
Ljungby station 1960. Konstfärdiga nischer i häckarna på plattformen.



FIGUR 77.
Kvicksund station 1954. Spaljé och rabatt på perrongen.



FIGUR 78.
Östersund stationsområde 1936. Även vid infrastruktur som var mer avlägsen, för tyngre trafik och mindre promenadvänlig utförde SJ:s trädgårdsväsende omfattande perennplanteringar.



FIGUR 79.
Bangårdspassagen Nyköping 1928. Som de andra givna exemplen – En del av det offentliga rummet.



FIGUR 80.
Åmål järnvägspark 1920.



FIGUR 81.
Åmål järnvägspark 1920. Kanske rör det sig även här om tysk stil/gardenesque.



FIGUR 82.
Uddevalla järnvägspark. Planeringen känns i enlighet med en idealplan tecknad av Edelsvård. Formspråket känns nära sprungen ur symmetrisk byggnadskonst och mest lik den franska stilen.



FIGUR 83.
Uddevalla stationshus med ymnig perennplantering.



FIGUR 84.
Ljungskile stationsplantering 1967



FIGUR 85.
Eksjö järnvägsplantering 1914. Ibland är byggnader ej i paritet med anläggningarna. Tysk stil i anläggningens formspråk.



FIGUR 86.
Vagnhärad station 1946.



FIGUR 87.
Häggvik station 1917; plattformspanteringar med träd.



FIGUR 88.
Mora järnvägsplantering 1920. Innan funktionalismen fått riktigt fäste verkar det fortfarande ha varit rätt vanligt med formklippta häckar.



FIGUR 89.
Mjölby järnvägsplantering 1902.

FUNKTIONALISM I JÄRNVÄGSPARKERNA

Modernismen tar vid. Nittonhundratalets trädgårdshistoria uppvisar en innehållsrik provkar-
ta över hur argumenten för nya tidsperioders
gestaltningideal formulerats just som en mot-
bild till tidigare rådande ideal. På samma sätt
som postmodernismen nu inbjuder till kritik av
modernismen innebar även modernismen en
tidigare kritik av föregående perioders fixering
vid stilar.

Vid inledningen av 1900-talet hade de skandina-
viska trädgårdsidealerna nyligen svängt¹.

Den landskapliga stilens slingrande promenad-
gångar och förkärlek för blomstergrupper och
exotiska träd hade fått ge vika för den återupp-
livade klassicism, där trädgården först och främst
skulle utgöra en stilmässigt passande inramning till
bostaden.

Arkitekter och konstnärer hade tagit en
ledande roll, för att i spåren av Arts- and Crafts-
rörelsens olika förgreningar utveckla en passande
estetisk medvetenhet.

Diskussionerna om den moderna tidens bostad
hade utvidgats till trädgården och den gamla
generationen landskapsträdgårdsmästare hade
hamnat i skottgluggen för stundtals mycket hårda
angrepp². Detta var en tid, då den raka linjen åter
påbjöds och husets bostadsareal utökades ofta
med utvändiga terrasser. Även trädgårdens gångar,
rabatter, dammar och övriga trädgårdselement
skulle då anpassas till stilmässigt mer strikta
ramar. Det som uppfattades som den gamla stilens
förkonstling, skulle ersättas.

Därmed blev det vanligt med klassicistiska drag
i funkisens trädgårdsideal (man kan föreställa sig
en rektangulär damm som ett exempel) och genom
inflytandet från Arts- and crafts-rörelsen tillfördes
även motiv med mer folklig förankring.³

FORM OCH FUNKTION

Näste man i ledet av trädgårdsdirektörer var
Gösta Reuterswärd 1938. Med Reuterswärd
gjorde funktionalismen sitt inträde i statsbanornas
trädgårdskonst. Planteringarna skulle modernise-
ras, bli folkligare och inspirera besökare att själva
plantera hemma. Det som planterades skulle en-
dast vara växter som fanns tillgängliga i handeln.
Förbud om att kunna beträda gräsmattor bannlystes.

Reuterswärds drivkraft till folkbildning bott-
nade i ett genuint yrkesmässigt intresse och utgick
från övertygelsen om, att de glädjeämnena som var
viktiga för honom själv, också kunde vara viktiga
för andra.⁴

”EN GINVÄG ÖVER EN GRÄSMATTA VISAR, ATT
ANLÄGGNINGEN ÄR FELAKTIG, OCH BÖR MAN DÅ
INTE GRÄLA PÅ ALLMÄNHETEN UTAN ISTÄLLET FÖR-
SÖKA RÄTTA TILL SAKEN PÅ NÅGOT ANNAT SÄTT.”⁵

År 1949 hade SJ 2 221 stationshus, 3 023 ban-
vaktstugor, 196 banvaktarstugor och 1 719 övriga
bostadshus, från Ystad till Haparanda, som alla
skulle förses med någon form av växter.

I många fall utgjorde stationsparkerna den
enda välvärdade oas som fanns i samhället.
Reuterswärd genomförde alltså en omfattande
modernisering av planteringarna.

Hans mål var att göra dessa parker och
stationsområden så trivsamma som möjligt genom
att anordna trevliga sittplatser, stora blomster-
rabatter, blommande buskage, kalkstensgångar,
springbrunnar, dammar och fågelbad.

Rosenrabatter och sittgrupper med spaljerade
växter förekommer ofta. Under 1940-talet
designar Gösta Reuterswärd en betongurna
som blir använd vid stationer över hela landet.
Pelargon, lobelia, pensé, rexbegonia, petunia och
indiankrasse tros ha varit vanliga utplanterings-
växter i alla fall under 1940-talet. Jag har själv
ställt frågan till fler seniorer som minns tillbaka
och beskriver de minsta stationer i innersta
Småland försedda med planteringar och dammar
vid perrongen. Ett rätt *urbant* element, som kanske
inte alltid stod i proportion till den övriga be-
byggelsen invid stationen, något som måste ha
 varit spektakulärt.

Ett modernistiskt drag var den nya synen
på gräsmattan. Som estetiskt och funktionellt
sammanhållande element i en anläggning fick den
inte sönderstyckas av alltför många gångar.

Motbilden i den gångvägstäta landskapliga
stilen från tidigare sekel var tydlig och en vanlig
kompromiss blev ofta de för 40-talet så typiska,
stenbelagda trampstigarna.⁶ (Fig. 92).

Det som ofta hände var att de gamla bersåerna
från 1800-talet togs bort och ersattes av sittbänkar
ofta i en naturstenslagd rektangel i modernistisk
anda. Dessa kantades av ambitiösa perennrabatter.
Årligen utplanterades rosor, blomsterlökar och
sommарblommor (*Petunia*, *Dahlia*, *Lobelia*,
Begonia) till glädje för allmänheten. SJ når nu en
höjdpunkt som landets största trädgårdsmästare
med en omsättning på cirka 700 000 växter per år.⁷

1 Gustavsson, E. (2001a) sid. 42

2 Gustavsson, E. (2001a) sid. 43

3 ibid (2001a) sid. 43

4 Gustavsson, E. (2001 a) sid. 81

5 Reuterswärd, G. (1940) sid. 39

6 Gustavsson, E. (2001a) sid. 45

7 Fogelberg Lagerberg, C&F. (2007) sid. 136

Även inomhusväxter prydde väntsalar och kontor. Banvaktstugorna, tåg färjorna och SJ:s egna resebyråer fick sin blomsterprakt från SJ:s fem odlingsdepåer runtom i landet. Reuterswärd fick uppleva en abrupt ekonomisk vändning i sitt arbete hos SJ. Under kriget framstod planteringsväsendet fortfarande som en väletablerad och ej ifrågasatt verksamhet.

Reuterswärd hann också med att genomföra större eller mindre förändringar vid 2 000 av landets 3 000 stationsplanteringar vilket i huvudsak skedde fram till 1950. Isoleringen från och mobileringen mot andra världskriget bidrog säkerligen också till att Reuterswärd till en början kunde fortsätta sitt projekt tämligen ostörd⁸. Nyttodlingar var ju särskilt efterlysta under ransontider som kriget innebar.

Under Reuterswärd's första år ökade utplanteringen av perenner med det dubbla. 1943 planterade man ut 82 000 perenner och 319 000 ettåriga växter vilket sedan fick en drastisk decimering då SJ fick ekonomiska restriktioner efter kriget. Under 1960-1970-talen expanderar bilismen. Den plats stationen tidigare tagit behövs i många fall till en ökande biltrafik.

DEN SVENSKA GRÄSMATTAN

Reuterswärd klassade järnvägsparken som en folkpark, och ville att endast växter som folk hade tillgång till i handeln skulle planteras, och önskade tillgängliggöra gräsmattan för ledig vistelse.

Det finns mer att säga om gräsmattor. Svenska gräsmattor har historiskt sett i stora drag följt den europeiska utvecklingsvägen – från små ytor med blomsterrika ängar i medeltida slott- och klosterträdgårdar, till gräsparterrer i formella barockträdgårdar, till de vidsträckta gräsytorerna i landskapsparken med engelska anor.⁹

Uppkomsten av det svenska ordet *gräsmatta* är direkt knuten till demokratiseringen av det svenska samhället och spridningen av offentliga parker under 1800-talets senare hälft.

Standardiseringen av olika element i utomhus- och inomhusmiljöer under 1900-talets modernistiska rörelse medförde att gräsmattor blev ett mycket efterfrågat och vanligt förekommande inslag i de urbana utemiljöerna. De blev en utmärkt beståndsdel i det rationella landskapet i anslutning till flerbostadshusen byggda inom det som kallats *den svenska modellen*, implementerad under 1932-1976.¹⁰

EN HAVERERANDE EPOK

Efter år av nedskärningar inom väsendet säger Gösta Reuterswärd upp sig som trädgårdsdirektör 1961. Den som får axla rollen att regissera dessa miljöer under en ekonomiskt havererande epok är Henning Segerros, som stannar på posten till 1973 då SJ:s trädgårdsväsende formellt läggs ned.

Planteringarnas omfång minskar. Förenklingar och rationaliseringar är ledmotivet och utformningen blir mer strikt med kvadratiske eller rektangulära planteringar.¹¹

Barrväxter ersätter både perennerna och sommarblommorna och fasta planteringskärl i betong blir vanligare. Gösta Reuterswärd's typiska kalkstensplattor för anläggning av gångar och sittplatser ersätts med cementplattor. Lösa soffor ersätter fasta bänkar.

Forsythia, ölandstok, (*Potentilla fruticosa*) och vresros (*Rosa rugosa*) blir de alltmer dominerande växterna i alla slags planteringar.¹²

Dokument från 1962 visar att nya idéer kring flyttbara planteringar initieras. Segerros beskriver att de dittills använda betongurnorna används i lite väl stor utsträckning och att de ej underhålls tillräckligt bra. Personalen vid trädgårdsväsendet har också framfört att kvaliteten på urnorna är dålig och att de är för tunga att hantera. Många gånger planterades låga växter som *Petunia* och *Lobelia* i de höga urnorna vilket inte gav ett proportionerligt utseende.

Segerros föreslår då kvadratiske planteringslådor av trä med ett nytt växtsortiment. Som förslag erbjuder Segerros buskar, dvärgträd och perenner som t.ex. lärk (*Larix*), Forsythia, murgröna (*Hedera*), Rhus, lysing (*Lysimachia*) och prydnadsmajs (*Zea*) och större omsorg i färgval.

Han föreslog friskt gröna nyanser, vita, gula och blåa blommor framför stationshus som var röda eller rödgrå, medan man framför stationshus som är gula borde välja mörkare färger och svagare kontraster.

8 Bergkvist, J. (2012) sid. 121

9 Ignatieva, M. (2017) sid. 17

10 Ignatieva, M. (2017) sid. 17

11 Fogelberg & Lagerberg (2007) sid. 25

12 ibid (2007) sid. 73



FIGUR 90.
En typisk kalkstensdamm av Gösta Reuterswärd med den för SJ utformade och emblematiska koppargrodan som fontän.
(Foto Sveriges järnvägmuseum).



FIGUR 91.
Gösta Reuterswärd vid sin stoppbockplantering vid Stockholm central 1935.
(Foto Sveriges järnvägmuseum).



FIGUR 92, 93 och 94.

Fler exempel på Gösta Reuterswårds omdaningar av järnvägsparken till folkpark i funktionalistisk anda. Kalkstensgångar, dammar, sittbänkar vid kanter i stället för slutna bersåer och en tillgänglig gräsmatta var typiska element. (Foto Sveriges järnvägsmuseum).



FÖRSKJUTNING, ÖVERLAGRING OCH REDUKTION

Idag kan järnvägen ses som en teknisk produktionsmiljö som hitintills aldrig underställts någon estetisk bedömning när nya tekniska krav tillkommer. Landskapsarkitekten Johan Bergström har i några passande termer lyckats sammanfatta de fysiska förändringarna för landets järnvägsstationer.

De tre kategorierna är *förskjutning*, *överlagring* och *reduktion*.

Förskjutning innebär att det ofta är frågan om att järnvägsmiljön har förflyttats i sidled – *förskjutits* eller att nya miljöer har placerats intill de äldre. Med överlagring menas att stationsmiljön har överlappats av nya byggda element och/eller tekniska strukturer med nya rumsliga resultat som följd. Med reduktion menas att miljön helt enkelt fått ett reducerat utrymme och krympts, och hur byggnader och tekniska delar efterhand försvinner.

En station kan ha en bevarad järnvägsmiljö i form av stationshus och parkrester men som domineras av den nyare betongplattformens stora tyngd i rummet; en form av *överlagring* som går att se även från håll. Rent tekniska skäl är ofta anledningen till spårens förändrade höjdläge.

Nya plattformshöjder som nästan aldrig är anpassade till befintlig nivå mot hus, har ofta lett till framtvängade murar och staket som följd. Eller att nya plattformar separerats längs med den äldre anläggningen.

I många sådana fall blir överlagringen den dominerande och viktiga aspekten eftersom anläggningen inte flyttats med längs spåren.

Emellertid har förskjutning, omplacering, av stationsmiljöer ofta varit det vanligaste fenomenet då tekniska, ekonomiska och ibland miljömässiga skäl påbjudit en förflyttning längre eller kortare sträckor i den ena eller den andra riktningen.

På somliga stationer kan man från perrongnivå se ut över det gamla stationsområdet, medan vissa stationer har förflyttats bortom synhåll omkring en kilometer.

Aspekten reduktion beskriver den generella krympning av järnvägsterritoriet som sker. Dels hur ofta moderna anläggningar existerar i de gamla, samt hur byggnader och tekniska delar efterhand försvinner.

Hur försvann SJ:s planteringsväsende, Sveriges genom tidernas största trädgårdsmästare?

Planteringsväsende nämns knappast i arbetarörelsens historieskrivning; det är banvaktarsocialismen och järnvägsfolkets tidiga fackliga medvetenhet som skildras.¹

Planteringsväsendets försvinnande kan dock inte bara härledas till expansion av bilism och järnvägens bristande lönsamhet. Andra långsamtverkande processer är av stor vikt. Exempelvis redan under slutet av 1910-talet då grunden för fria personalbostäder och andra naturaförmåner ändrades genom ett riksdagsbeslut och sedermera avvecklandet av tjänstebostadssystemet.

En av mina egna hypoteser, som hade varit spännande att fördjupa sig i, är huruvida den moderna industriella framställningen av kulörta färger (ofta primärfärger) utarmade 1800-talets blomsterrabatt som föremål för färgsensation för samhällets medborgare. Går man så långt som till idag är vi ju ständigt utsatta för ett optiskt buller även av primärfärger om vi så tittar på ett reklamblad, en jacka, eller ett bruksföremål som en kopp eller cykel.



FIGUR 95.
En av de sista järnvägsarkerna i funktistil
innan SJ:s trädgårdsväsende läggs ner.
(Foto Sveriges järnvägsmuseum).

1 Bergkvist, J. (2012) sid. 123

FALLSTUDIE: KNIVSTA JÄRNVÄGSPARK

Med hjälp av botaniserande i skrivna källor och en genomgång av Järnvägmuseets samlingsportal över 2002 stycken arkiverade fotografier över planteringar, och järnvägsparker i hela Sverige har bilden av SJ:s trädgårdsväsende både fördjupats och breddats.

I förra seklets samlade nummer av SJ:s tidskrift *Banmästaren* går det att ta del av förstahandskällor¹ av en epoks blomstring och ganska hastiga sorti.

Jag har ämnat att försöka ge en så pass enhetlig bild som möjligt av SJ:s planteringsväsende.

Vi kan konstatera att SJ:s järnvägsparker var en del av det offentliga stadsparkprojekt som tog fart vid förrförra seklets andra hälft.

Det innebär att tonvikt har lagts på artonhundratalet och vad som karaktäriserade denna epoks intentioner och skapande handlingar. Hur såg det ut när stadsparker värda namnet började växa fram i landet? Vad var detta uttryck för? Och inte minst, vad finns kvar i dag?

Norrköpings järnvägspark, Carl Johansparken förvaltar kanske tydligast sin ursprungliga form från 1860 och har samma tapetgrupp med kaktusväxter som återfinns i gamla fotografier. Parken är geometrisk med runda och ovala planteringar och en fontän i mitten. Där finns också en blodbok (*Fagus sylvatica 'Purpurea'*), hängaskar, (*Fraxinus excelsior 'Pendula'*) svart valnöt (*Juglans nigra*) och knuthamlade pyramid-almar (*Ulmus glabra*).

Efter att Banverket tog över driften av SJ:s utemiljöer 1988 var det många dokument, inte minst planritningar, över stationsmiljöer som försvann. Av de som har funnits är det ej heller alltid tydligt om det finns en upphovsman.

Efter läsning, korrespondens och bildanalyser är det läge att titta på en existerande miljö.



FIGUR 96.
GSD-Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet.
Knivsta järnvägspark.

¹ T.ex. trädgårdsmästares rapporter från studieresor eller mindre optimistiska redogörelser över SJ:s trädgårdsväsendes snabbt nedskurna ekonomi.

PLATSEN

Tillsammans med Ulrika Rydh, Ann-Catrin Thor och Josefin Edling från Knivsta kommunförvaltning åkte vi ut till Knivsta station för att göra en inventering av den gamla järnvägs-parken.

På andra sidan av spåret vid Knivsta station finns en park jämte ett gammalt stationshus i trä. Den robusta allén av lindar skulle kunna vara en gammal bruksgata.

Stationshuset är i omdaning, endast en tredjedel återstår att måla. Naturligtvis känns den här miljön hemma-aktig, residentuell, tam.

Det känns som en privat villa och en privat park. En gång var detta ett gängse utseende för stationsmiljöerna i landet. Den här stationshus-typen kallas Habomodellen och blev förutom i Habo mycket använt på 1860-talet. Habomodellen, ritad av Adolf Edelsvärd, hade rektangulär planform, utskjutande takfot, frontespis, liggande panel i bottenvåningen och stående panel i övervåningen.

Planlösningen uppvisade samma modultänkande som Gnesta- och Katrineholmsmodellerna.

Knivsta stationshus är en av landets äldsta och uppfördes sannolikt samma år som stambanan invigdes eller närmast efterföljande år, 1866–1867. Invändigt rymdes tjänstebostad samt expeditiions-lokal och väntsal. Idag återstår endast denna byggnad tillsammans med Tenhult stationshus och är Q-märkt.

En tätort är vanligen en gammal by som fått bebyggelsen förtätad och behåller bynamnet. För Knivstas del var det järnvägens dragning och stationens placering som avgjorde var den kommande tätorten skulle ligga.

Knivsta förvandlades raskt från agral kyrkoby till järnvägssamhälle och så småningom ett småskaligt industri- och brukssamhälle med sågverk och tegelbruk.

1866 drogs Norra stambanan förbi Knivsta och samma år anlades Knivsta station. Järnvägssträckningen i Knivsta följde inte den stora allmänna vägen, gamla E4, utan drogs längre österut genom Knivsta.

Stationen placerades på mark tillhörande Särsta/Gredelby och fick namn efter socknen. I och med järnvägens och stationens tillkomst blev det stora förändringar i den lugna avkrok som Gredelby/Särsta/Knivsta utgjorde, förändringar av färdvägar inte minst.

De närmast belägna gästgivargårdarna, Alsike, Marma i Lagga och Märsta låg alltför avlägset för att kunna betjäna persontrafiken vid den nya järnvägsstationen Knivsta. En skjutsstation inrättades i slutet av 1860-talet och därifrån ombesörjdes skjutsandet till dels nyssnämnda gästgivargårdar, dels till platser som låg inom två mils radie från stationen.

Stationshuset är idag en medlemspub och restaurang med över 800 medlemmar.

Arkitekt Henrik Sandevärn har efter efterfrågan av den nuvarande fastighetsägaren varit med att bedriva restaureringsarbeten i byggnaden. Ur ett kommunprotokoll över ett medborgarförslag från 2014 om att upprusta parken till en attraktiv järnvägs-park står det att:

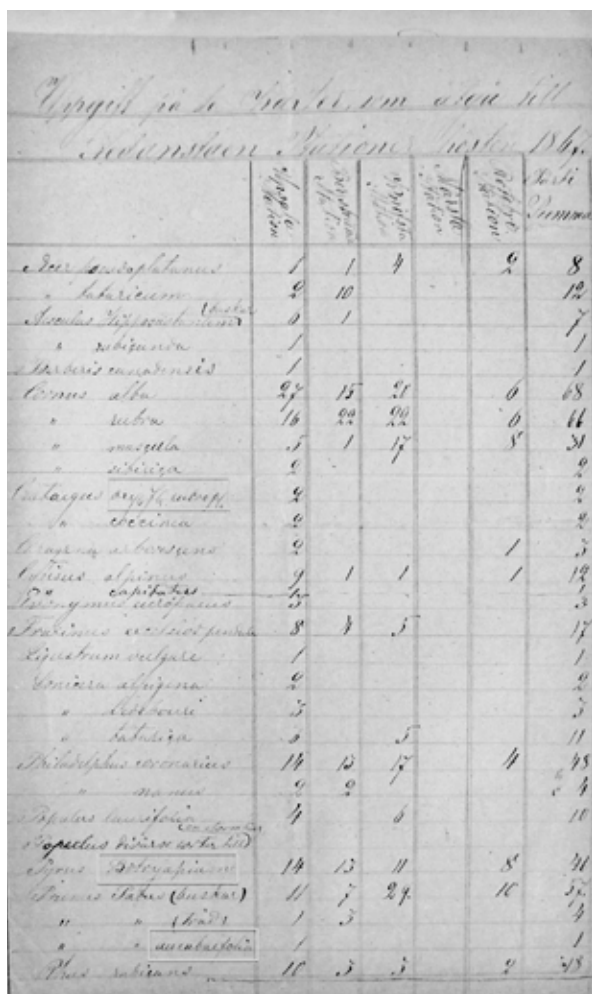
”Medborgarförslaget stämmer väl överens med kommunens intention att göra ån och dess gröna omgivning mer tillgänglig och attraktiv. Att skapa ett parkrum mellan stationshuset och ån skulle vara en positiv utveckling av centrala Knivsta.”

VÄXTDOKUMENT ÖVER NORRA STAMBANAN, 1868

Trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh har på uppdrag av Trafikverket inventerat ett trettiotal stationsmiljöer. För ett tiotal år sedan fann hon vid handskriftsavdelningen på Kungliga biblioteket i Stockholm anläggningsdokument över Norra stambanan 1868 ur Olof Eneroths personarkiv. Där ingår Knivsta station tillsammans med Bergsbrunna, Märsta, Rotebro och Järva station, en del av "det första trafikdistriktet" tillsammans med Västra stambanan. Där finns arbetsrapport, korrespondens, offert, förteckning över gräsfröer och inte minst en omfattande växtlista över anlagda träd och buskar.

Ulrika Rydh har tidigare inventerat rester av Sveriges järnvägsplanter. Som utgångspunkt för urval har hon använt sig den inventering som utfördes av SJs arkitektkontor 1986 "Yttre miljö vid järnvägsstationer" i vilken man inte endast såg över planteringar utan den yttre stationsmiljön som helhet där planteringarna ingick. Inventeringarna gjordes av en arbetsgrupp där det bl.a. ingick arkitekter och som extern konsult även en landskapsarkitekt.

Inventeringarna baserades på ett representativt urval där olika kategorier av stationer fanns med viss geografisk spridning. För att systematisera inventeringen behövdes det någon form av inventeringsblankett. Inventeringsblanketten vi använde oss av till Knivsta station var inspirerad av inventeringsblanketter för byggnadsinventering av kyrkogårdar samt Programmet för Odlad Mångfalds, POM:s inventeringsblanketter.



	Knivsta	Märsta	Bålsta	Uppsala	Summa
<i>Acer pseudoplatanus</i>	1	1	4	6	8
<i>A. tataricum</i>	9	10			19
<i>Aesculus hippocastanum</i>	0	1			1
<i>A. rubicunda</i>	1				1
<i>Berberis canadensis</i>	1				1
<i>Cornus alba</i>	24	15	21	0	60
<i>C. rubra</i>	16	20	20	0	56
<i>C. muscula</i>	5	1	17	5	28
<i>C. sibirica</i>	9				9
<i>Crataegus oxyacantha</i>	4				4
<i>C. coccinea</i>	9				9
<i>Caragana arborescens</i>	9			1	10
<i>Cytisus alpinus</i>	9	1	1	1	12
<i>C. capitatus</i>	5				5
<i>Euonymus europaeus</i>	8	3	3		14
<i>Fraxinus excelsior pendula</i>	1				1
<i>Ligustrum vulgare</i>	9				9
<i>Lonicera alpigena</i>	3				3
<i>L. ledebourii</i>	3				3
<i>L. tatarica</i>	3		5		8
<i>Philadelphus coronarius</i>	14	12	17	4	47
<i>P. nanus</i>	9	9			18
<i>Populus laurifolia</i>	4		8		12
<i>P. diversifolia</i>	14	13	11	5	43
<i>Pyrus botryapium</i>	11	7	27	10	55
<i>Syringa chinensis</i>	1	3			4
<i>S. persica</i>	1				1
<i>Salix alba</i>	10	3	3	2	18

FIGUR 97.

Ett värdefullt dokument som redovisar en komplett växtförteckning över Knivsta, Märsta, Bålsta och Uppsala station i vardande 1867. (Foto Kungl. biblioteket).

Tack till Cecilia Öxell och Kenneth Lorenzon som hjälpte till med transkriptionen av tre äldre artnamngivningar.

I listan finns: *Acer pseudoplatanus*, *Acer tataricum*, *Aesculus hippocastanum*, *Aesculus rubicunda*, *Berberis canadensis*, *Cornus alba*, *Cornus rubra*, *Cornus muscula*, *Cornus sibirica*, *Crataegus oxyacantha*, *Crataegus coccinea*, *Caragana arborescens*, *Cytisus alpinus*, *Cytisus capitatus*, *Euonymus europaeus*, *Fraxinus excelsior pendula*, *Ligustrum vulgare*, *Lonicera alpigena*, *Lonicera ledebourii*, *Lonicera tatarica*, *Philadelphus coronarius*, *Philadelphus coronarius Nanus*, *Populus laurifolia*, *Populus diversifolia*, *Pyrus botryapium*, *Prunus padus*, *Prunus padus 'acubifolia'*, *Rhus radicans*, *Ribes sanguineum*, *Ribes aureum*, *Ribes alpinum*, *Ribes nigrum*, *Ribes acerifolium*, *Sambucus racemosa*, *Sambucus nigra*, *Sambucus laciniata*, *Salix americana pendula*, *Salix viminalis*, *Salix caprea*, *Spirea triloba*, *Spirea sorbifolia*, *Spirea alnifolia*, *Spirea salicifolia*, *Spirea hamadriifolia*, *Spirea talictroides*, *Spirea opalifolia*, *Spirea bella*, *Spirea gallica callosa*, *Spirea billardii*, *Spirea tomentosa*, *Spirea prunifolia*, *Spirea douglasii*, *Symforia racemosa*, *Syringa chinensis*, *Syringa persica*, *Syringa josikea*, *Tilia europea*, *Ulmus campestris*, *Wiburnum lantana*, *Wiburnum opulus rossum*, *Acer platanoides*, *Crataegus oxyacantha*, *Prunus cerasifolia*, *Prunus virginiana*, *Pinus larix*, *Ribes triste*, *Salix alba*, *Salix helix*, *Salix amygdalina*, *Salix bicolor*, *Salix acutifolia*, *Sorbus aucuparia* och *Ulmus glabra 'Exoniensis'*.

Transkription över artförteckningen av planterade träd och buskar vid Knivsta Järnvägsplan 1868.

1. *Acer pseudoplatanus* (tysklönn/sykomorlönn).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 4 st.
2. *Cornus alba* (korallkornell/videkornell/
blodkornell).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 20 st.
3. *Cornus Mascula* –syn. *Cornus mas* (körsbärs-
kornell).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 17 st.
4. *Cornus florida rubra* (röd blomsterkornell/
hundträd).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 22 st.
5. *Cytisus alpinus* syn. *Laburnum alpinum*
(alpgullregn).
Antal 1870: 1 st.
6. *Fraxinus excelsior pendula* (hängask).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 5 st.
7. *Lonicera tatarica* (rosentry).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 5 st.
8. *Philadelphus coronarius* (doftschersmin).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 17 st.
9. *Populus laurifolia* (lagerpoppel).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 6 st.
10. *Pyrus botryapium* syn. *Amelanchier lamarckii*
(häggmispel).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 11 st.
11. *Prunus padus* (buskar) (hägg).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 29 st.
12. *Rhus radicans* (giftsumak).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
13. *Ribes aureum* (gullrips).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 5 st.
14. *Ribes alpinum* (måbär).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 1st.
15. *Ribes nigrum* (svarta vinbär).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 5 st.
16. *Ribes acerifolium* syn. *Uva-crispa* (krusbär).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 11 st.
17. *Sambucus racemosa* (fläder).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 6 st.
18. *Sambucus nigra* (fläder).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 1 st.
19. *Sambucus laciniata* (flikfläder).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 2 st.

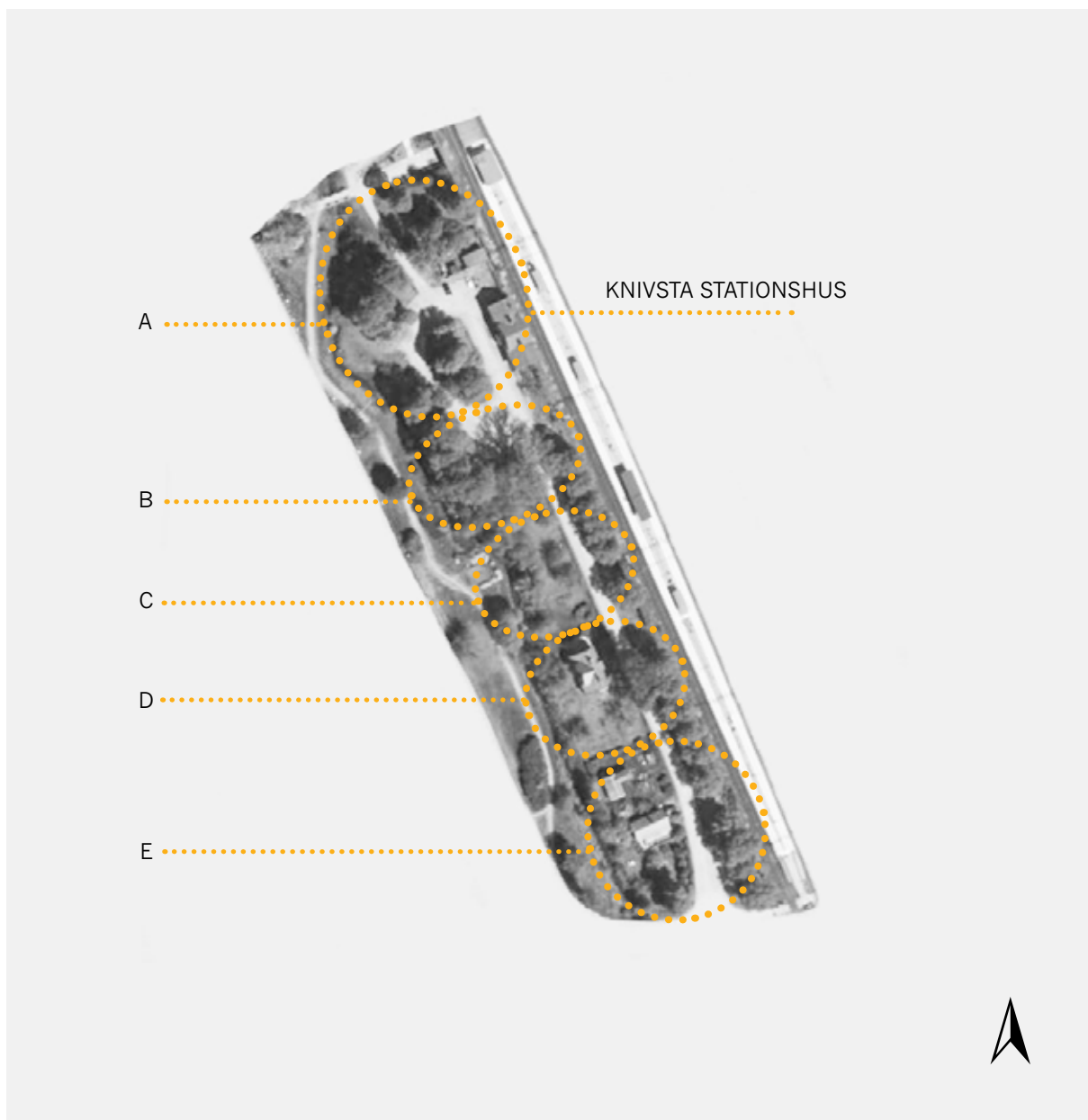
20. *Salix americana pendula*. Antal planterade vid
Knivsta station 1870: 2 st.
21. *Salix viminalis korgvide*.
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 18 st.
22. *Spirea sorbifolia* (rönnspirea).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 15 st.
23. *Spirea alnifolia* syn. *Amelanchier alnifolia*
(bärhäggmispel). Antal planterade vid Knivsta
station 1870: 20 st.
24. *Spirea Chamaedryfolia* (kvastspirea).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 16 st.
25. *Spirea thalictroides*.
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 2 st.
26. *Spirea opulifolia* syn. *Physocarpus opulifolius*
(smällspirea). Antal planterade vid Knivsta station
1870: 7 st.
27. *Spirea bella* (himalayaspirea).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 14 st.
28. *Spirea callosa* syn. *japonica* (rosenspirea).
Antal 1870: 11 st.
29. *Spirea prunifolia* (brudkransspirea).
Antal 1870: 4 st.
30. *Spirea douglasii* (douglasspirea).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 6 st.
31. *Symphoria racemosa* syn. *Symphoricarpos*
albus (snöbär).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 40 st.
32. *Syringa chinensis* (buskar) (parksyrén).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 5 st.
33. *Syringa vulgaris* (syren).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 9 st.
34. *Syringa persica* (persisk syren).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
35. *Tilia europea* (buskar) parklind.
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 22 st.
Tilia europea (träd). Antal 1870: 21 st.
36. *Ulmus campestris* (buskar).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 22 st.
Ulmus campetsris (träd).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
37. *Syringa persica* (persisk syren).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
38. *Tilia europea* (parklind) (buskar).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 22 st.
Tilia europea (träd).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 21 st.
39. *Ulmus minor* (buskar).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 22 st.
Ulmus minor (träd).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.

40. *Wiburnum lantana* (parkolvon).
Antal 1870: 40 st.
41. *Acer platanoides* (träd) (skogslönn).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
Acer platanoides (buskar).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 2 st.
42. *Prunus virginiana* (virginiahägg).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 6 st.
43. *Salix alba* (vitpil).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 8 st.
44. *Salix helix*.
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 12 st.
45. *Salix amygdalina* (mandelpil).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 6 st.
46. *Salix bicolor* (gullvide).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 11 st.
47. *Salix acutifolia* (spetsdaggvide).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 3 st.
48. *Ulmus glabra* 'Exoniensis' (pyramidalm).
Antal planterade vid Knivsta station 1870: 1 st.

	Knivsta	Märsta	Bålsta	Uppsala
<i>Prunus sanguinacea</i>	4			1
" <i>alutacea</i>	4	1	5	
" <i>alpinum</i>	5	2	1	
" <i>serotinum</i>	7	3	5	1
" <i>laevigata</i>	8	5	11	3
<i>Sambucus racemosa</i>	25	18	6	2
" <i>racemosa</i>	4	2	1	
" <i>caprea</i>	4	1	2	1
<i>Salix amygdalina</i>	2		2	
" <i>vinetilis</i>	1		15	
" <i>caprea</i>	1			
<i>Spirea helix</i>	14	1		15
" <i>argentea</i>	28	16	15	16
" <i>altissima</i>	21	7	20	7
" <i>italica</i>	9			
" <i>humilis</i>	9	3	16	8
" <i>lanceolata</i>	7	1	2	
" <i>sparganea</i>	5	3	7	6
" <i>helleri</i>	11	8	14	19
" <i>reticulata</i>	7	3	11	9
" <i>Billardii</i>	7	1		4
" <i>lombardica</i>	2	1		1
" <i>prunifolia</i>	3	6	4	7
" <i>Prunifolia</i>	1			

	Knivsta	Märsta	Bålsta	Uppsala
<i>Prunus sanguinacea</i>	4			1
" <i>alutacea</i>	4	1	5	
<i>Betula nana</i> (buskar)	30	22	20	6
" " (träd)	1		21	22
<i>Prunus campestris</i> (buskar)	35	37	20	8
" " (träd)	2	4	3	9
<i>Wiburnum lantana</i>	35	23	40	12
" <i>Prunus serotina</i>	1	1		2
" <i>Salix amygdalina</i>	2	3		12
" " (buskar)	21	2		23
<i>Crataegus oxyacantha</i>	7			7
<i>Linnaea borealis</i>	2			2
" <i>virginiana</i>			6	6
<i>Pinus larix</i>	7			7
<i>Salix helix</i>	2			3
<i>Salix alba</i>		5		8
" <i>helix</i>		12		12
" <i>amygdalina</i>		6		6
" <i>italica</i>		11		11
" <i>acutifolia</i>		3		3
<i>Prunus sanguinacea</i> (träd)	11			11
<i>Pinus serotina</i>	3	1		4

FIGUR 98 och 99.
Sidorna två och tre av dokumentet som redovisar en komplett växtförteckning över Knivsta, Märsta, Bålsta och Uppsala station i vardande 1867. (Foto Kungl. biblioteket).



FIGUR 100.
En schematisk områdesindelning över Knivsta Järnvägspark och de områden som inventerades.

INVENTERING AV KNIVSTA JÄRNVÄGSPARK 2017-06-12

OMRÅDE A



FIGUR 101.

Vy över Knivsta station från Norr. Här kan vi, trots asfaltering i ett historiskt senare skede, se typologin över den landskapliga utformningen. Till vänster Edelsvärds stationshus i tidsenlig Habo-modell. I mitten av rondellen, ett vitalt exemplar av tysklönnen *Acer pseudoplatanus* som torde vara en av fyra som planterades 1870 om det inte varit för att det är *Acer platanoides* som är nämnd i listan.



FIGUR 102.

En videart alldeles intill tysklönnen i rondellen. Våldigt svårt att avgöra huruvida det rör sig om ett ursprungligt flerstamigt buskträd, eller måhända föråldrade rotskott från det ursprungliga exemplaret. Alldeles intill stammen, ett rosentry, (*Lonicera tatarica*). Måhända en avfälling till rosentryet som planterades 1870.



FIGUR 103.

Tysklönn (*Acer pseudoplatanus*).



FIGUR 104.

Ytterligare ett exemplar av tysklönn (*Acer pseudoplatanus*), flankerad av parklindar, (*Tilia europea*).



FIGUR 105.

En ledsen men ganska robust hängpil, (*Salix americana pendula*). Ett verkligt tidstypiskt exemplar från 1800-talsparkens solitärträd med hängande habitus.



FIGUR 106.

Lonicera xylosteum.
(*Skogstry*).

OMRÅDE A



FIGUR 107.
Parklindallé i nordsydlig riktning längs med ån.



FIGUR 108.
Tysklönn (*Acer pseudoplatanus*) i rondellen.



FIGUR 110.
Vy i syd-nordlig riktning. Den ursprungliga typologin läsbar.



FIGUR 109.
Stationshuset från 1866 är ett av det äldsta och bäst bevarade från epoken och är idag Q-märkt. Ritat av Adolf Edelsvärd enligt "Habomodellen". Av stationshus denna modell finns endast Tenhult och Knivsta station bevarade. Knivsta stationshus är det enda som står kvar på sin gamla plats. Fasaden är väl bevarad med typiska takutsprång och fönstersnickerier. Återställandet av den gulockra färgen påbörjades 2015. Inredningen invändigt med väggpaneler, klocka, biljettexpedition, bagagepolletering, stengolv, snickerier och många andra detaljer både från 1800-talet och 1900-talet är bevarade på ursprunglig plats.



FIGUR 111.
Avlägsnande av okänd trädart som fått tjäna ut sin tid.

OMRÅDE B



FIGUR 112.
Två döda almar, (*Ulmus minor*).



FIGUR 113.
Allén från stationshuset ner till ban-
mästarens bostad.



FIGUR 114.
Videkornell, (*Cornus alba*).



FIGUR 115.
Ett bestånd av surkörsbär (*Prunus cerasus*).



FIGUR 116.
Surbärsbär (*Prunus cerasus*).

OMRÅDE C

FIGUR 117, 118 och 119.

Vy mellan de för 1800-talets järnvägsparker så tidstypiska bersåer av syrén. Vid inventeringen återfanns både bersåer, träd och vasformade busksyréer av vanlig syrén. Vid tiden för anläggande anlades både parksyrén, (*Syringa chinensis*), vanlig syrén, (*Syringa vulgaris*) och persisk syrén, (*Syringa persica*).



FIGUR 120 och 121.
Syrénbersåer. Svårt att säga, men det är lockande att tro att avgränsningen till banmästarens trädgård är relativt ny och att dessa bersåer tidigare ingick som en sydligare del till den offentliga stationsparken, dessa är rikt förekommande i ritningar från den tidigaste delen av järnvägsparkerna.



OMRÅDE D



FIGUR 122.
Spår av hagtorn (*Crataegus*) på
banvaktarområdet.



FIGUR 123.
Vildapel (*Pyrus* ssp.).



FIGUR 124.
Klätterkaprifol, (*Lonicera* ssp.) vid
banvaktarområdet.



FIGUR 125.
Aklejor, (*Aquilegia* ssp.).



FIGUR 126.
Löjtnantshjärtan, (*Dicentra spectabilis*).



FIGUR 127.
Aplar, (*Malus* ssp.), och päron. Det
finns en möjlighet att de är rester från
banmästarens ursprungliga trädgård.

OMRÅDE E



FIGUR 128.
Apellund på banvaktarområdet.



FIGUR 129.
Spår av måbär (*Ribes ssp.*) på banvaktarområdet.



FIGUR 130.
Jordkällare tillhörande banvaktarens bostad och väldigt typisk för SJ:s planteringsväsende.



FIGUR 131.
Vy från syd över banvaktarens tomt strax intill stationshuset.



FIGUR 132.
Kaprifol (*Lonicera ssp.*).



FIGUR 133.
Häckkaragan (*Caragana arborescens*) på flera platser.



FIGUR 134.
Vy från söder mot stationshuset där björk och lind tillsammans bildar allé.



FIGUR 135.
Löjtnantshjärta, (*Dicentra spectabilis*), vid banvaktarområdet.



FIGUR 136.
Daglili, (*Hemerocallis ssp.*) En vanligt förekommande perenn under SJ:s planteringsväsandes epok.



FIGUR 137.
Pion, (*Peonia ssp.*) från banvaktarområdet. En vanligt förekommande perenn under SJ:s planteringsväsandes epok.

SUMMERING

Vi har idag, 12 juni 2017 inventerat vegetationen i återstoden av Knivsta järnvägspark. Samtliga fotografier är tagna av Ulrika Rydh.

Vi har trott oss kunna identifiera en del arter som med rimlighet planterades enligt listan anno 1867. Ett tiotal parklindar i en allé, en stor flerstammig hägg i rondellen framför stationshuset. Det var svårt att avgöra huruvida det rör sig om föråldrade skott från en stubbe av hägg i trädformat, eller upprinneligt skött som buske, den var cirka 3,5 meter hög med tjocka stammar. Intill denna ett skogstry, (*Lonicera tatarica*), med ganska grov bas.

Vi kunde även finna en hängask (*Salix pendula*) invid spåret, en samlad grupp korallkorneller och mer eller mindre vasformade buskage av syrener (ev. parksyrén, *syringa chinensis*) Ett buskage av surkörsbär likaså. Samt ett flertal skogslönnar, (*Acer pseudoplatanus*), dock ej en enda tysklönn (*Acer platanoides*).

Att vi endast funnit tysklönnar är något förbryllande då lönnarna vi hittat ser ut att vara planterade från 1800-talet. Kanske har de ersatts i ett tidigt stadium, eller så har det blivit en felnotering från dokumenten 1868.

Närmare bostället fann vi fläder, måbär, röda vinbär och stora ruggar plymspirea och en intakt jordkällare invid banvaktarstugan. Det upplevdes som mer direkt tydliga och småskaliga spår från SJ:s trädgårdsväsendes begynnelse.

Två döda exemplar av alm, svårt att se om det var *Ulmus glabra Exonensis* (proveniens Exeter, England) eller *U. Campestre*. Svårt att identifiera pilar som naturligt också växer intill ån.

Utöver det listan erbjöd kunde vi på plats finna flera aplar, en bigarrå, dagliljor, pioner, aklejer och häckkaragan. Samma aklejer återfanns vid prästbostaden en halv kilometer bort. Akleja, pion och daglija var vanliga perenner i SJ:s trädgårdsväsende enligt Lagerberg och Fogelbergs studier av ritningar. Kanske är dessa exemplar avfallingar.

Överallt finns förutom det ursprungliga stationshuset, en väl bevarad parkstruktur från tiden även om innehållet tydligt ej riktigt har förvalts kontinuerligt.

För att använda Johan Bergqvists termer *förskjutning*, *överlagring* och *reduktion* är det troligt att Knivsta station har förändrats främst genom överlagring – asfaltering för parkering, överbyggnader av stationshusets detaljer och inte minst höjning av tågplattformen. Kanske

har också den publika ytan av parken utsatts för reduktion, då stora äldre syrénbersåer återfanns vid banmästarområdets inhägnad; måhända var denna del förr en del av parkens helhet.

Mycket svårt att göra så många antaganden vad gäller stilbildning av detta objekt. Det råder ingen tvekan om att det är en järnvägspark som anlades i samband med stationshuset och järnvägens tillkomst och som innehöll typiska delar som banvaktarhus, jordkällare och de för 1800-talet typiska sittbersåerna.

Om man ser över inramning, gångstigar och trädens placering är det svårt med de spår som återstår att säga om parken skulle ha gestaltats i enlighet med en mönsterbildning.

Hursomhelst erbjuder växtdokumentet med 48 arter ett alternativ till underlag vid en eventuell upprustning av Knivsta järnvägspark, kanske skulle det kännas angeläget då stationshuset restaurerats för att komma närmare sitt uruppförande.

LÄGESRAPPORT FRÅN SAMTIDEN

SJ:s planteringsväsande tvingades gå mot sitt sönderfall 1973. Från att ha varit en galjonsfigur inom svensk trädgårdskultur, blev denna apparat åsidosatt och satt i glömska. Det finns fler faktorer som spelar in i förfallet. Ändamålet med detta arbete, har varit att belysa flera av dem, och i minst lika hög grad faktorerna som spelade in i SJ:s trädgårdsväsandes tillblivelse.

Historiens roll för lärande är given, om man betänker att det först är i själva tillbakablickandet, som det blir möjligt att mer samlat reflektera över de betydelser och upplevelsevärden som olika konkreta verkligheter har representerat. Först då är det möjligt att börja skönja *intentionerna* bakom mänskliga handlingar och fantasier och att börja förstå i vilket förhållande de står till tidens rådande kultur- och natursyn.

Hur aktuellt är det att sätta detta hortikulturella arv på kartan i och med upprustningen av stationsmiljöer?

SJ:s planteringsväsande och de svenska järnvägsarkerna har sedan en tid legat i dvala, men kanske ser vi en mindre rörelse i pendeln med ett tilltagande intresse för denna epok. Järnvägs-museet i Gävle initierade 2016 ett samarbete med Göteborgs Universitet och Trafikverket, ett forskningsarbete om Järnvägens gröna kulturarv. Syftet med forskningsprojektet är att undersöka hur och varför statens och de privata banornas planteringsväsande bildades, organiserades och sedan nedmonterades, med syfte till fördjupad kunskap för ett hållbart underhåll av järnvägens miljöer.

Efter att Trafikverket för en tid sedan avslutat ett stort regeringsuppdrag att avveckla järnvägs-miljöer som inte behövs för framtida järnvägstrafik och flera tusen järnvägsbyggnader gått rivningar till mötes, beslutade Riksantikvarieämbetet att tre avvecklade stationsmiljöer och en banvaktsstation skulle bli statliga byggnadsminnen. Fåglaviks station i Herrljunga, Landeryds station i Hylte, Ornäs station i Borlänge samt en banvaktsstuga i Pessinajokk i Kiruna har valts ut.

”De stationsbyggnader vi nu prioriterar och alldeles särskilt skyddar för framtida generationer är en del av vårt kulturarv. De berättar mycket om oss människor, vårt lands utveckling och fortsatta utmaningar” enligt kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuno.¹

FAKTAKUNSKAP VS. HANDLINGSKUNSKAP

Vilka intentioner präglade SJ:s trädgårdsväsande under dess tillkomst? Under åren av gedigen förvaltning? Vilka intentioner präglar kommunal förvaltning av gröna miljöer i samtiden?

Är önskan och intentionerna idag liknande intentionerna under föregående epok, men systemet ett annat? Går det att göra en sammanfattning över hur kommuner fungerar idag genom en tankefigur författad av en kommunalplanerare?

Jag tänker studera en tankefigur författad av José Luis Ramirez på uppdrag av Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm år 2000.

Artikeln handlar om samhällsplanering ur ett socialt perspektiv. Ramirez är fil. dr i samhällsplanering och har jobbat många år både som kommunalpolitiker och som förvaltningschef.

Syftet med studien är att påvisa olika typer av begreppsförvirringar inom planeringsverksamheten i dagens Sverige. Riskerna med bruket av ensidig kvantifieringsdrift, och andra etablerade arbetssätt som inte lämpar sig för social planering, lyfts fram. Liksom riskerna med att låta monetära förhållanden definiera vad som är socialt.

Det handlar om att påvisa det omöjliga i att likställa fysisk planering med social planering eller riskerna med att likställa politik med vetenskap.

Utgångspunkten i Ramirez promemoria är skillnaden mellan faktakunskap och handlingskunskap. Faktakunskap är en redogörelse för ett objektivt tillstånd medan handlingskunskap är ett övervägande över vad som behöver göras, med syfte till ett önskvärt resultat.

Faktakunskap strävar efter sanning, handlingskunskap söker det som är gott och önskvärt.

Vi kan inte bygga *samma* bostadsområden eller *samma* samhällen; vi försöker istället skapa *goda* bostadsområden och *goda* samhällen.

Planering i allmänhet och samhällsplanering i synnerhet, är en form av handlingskunskap.

Två väsensskilda former av planering målas upp; en ren instrumentell planering som syftar till att åstadkomma bestämda produkter och en social planering som syftar till att åstadkomma tillstånd.

Att bedriva social planering på samma sätt som man bedriver fysisk planering eller miljöplanering kan anses vara ett metodologiskt misstag.

Även en instrumentell (fysisk) samhällsplanering som brukar ett naturvetenskapligt, samhällsvetenskapligt eller tekniskt synsätt måste, i en demokratisk samhällsplanering, underordnas sociala syften.

1 Ur tidningen Arkitekten 3 april 2018

De produkter och åtgärder som planeras kan bara legitimeras i ett övergripande socialt perspektiv.

Kvantifieringar av samhällsfenomen som är förknippade med människors levnadsvillkor och som inte bara hanterar naturvetenskapliga projekt, kan bara hjälpa till att synliggöra dessa fenomenets omfattning och lokalisering, men de skapar ingen insikt i fenomenens karaktär eller ger några rimliga förslag till handlingar som förändrar till det bättre. Den sociala planeringen kan bara använda mål-medel-analyser på ett analogt och approximativt sätt.

KALLA FAKTA ELLER GODA ÅTGÄRDER

Många programarbeten postulerar att de skall stå på "god vetenskaplig grund".

Detta är något som måste anses vara en försumbar formulering när det kommer till utformandet av fysiska miljöer ur ett socialt hänseende.

Den "dialog" mellan forskare och praktiker som man så ofta efterlyser inom planerarvärlden innebär inte att man kan ta för givet att forskarna sitter inne med någon teoretisk sanning, och att kommunala befattningshavare endast har att följa deras modeller.

Forskning om social samhällsplanering måste bidra med övertygande resonemang och visa att de föreslagna lösningarna är användbara – inte för att de bygger på akademisk vetenskap, utan för att de kan kännas igen som meningsfulla i den dagliga verksamheten och i problembehandlingen.

Naturvetenskapliga och samhällsvetenskapliga metoder kan endast förse planering med fakta-underlag, inte med handlingskunskap.

Teknikkunskap däremot kan i viss mån bidra med handlingskunskap, men endast av instrumentell, och ej av social karaktär.

Tekniken är naturvetenskapens handlingskomplement och utgör ett nödvändigt inslag i den fysiska planeringen och i all planering av materiella infrastrukturer och artefakter.

Det fanns tidigare en uppdelning i naturvetenskaper och humanvetenskaper, vilka kännetecknades av skilda studieföremål och kunskapsmetoder.

Denna vetenskapsteoretiska syn förändrades med uppkomsten av de moderna samhällsvetenskaperna, som under de senaste decennierna tillskansat sig en egen fakultet och numera i mångt och mycket konkurrerar med traditionell humanvetenskap genom att bedriva undersökningar av mänskliga handlingssituationer och behandla dessa som "sociala fakta" i sann positivistisk anda.

"SEMANTISKA SPÖKEN"

Faktakunnande stödjer sig i en formell logik, kvantifieringens grund, där det sagda är viktigare än själva sägandet (dialogiserandet) och där orden representerar en "renodlad yttre verklighet".

I humanvetenskap och handlingskunskap står orden för en mening och en intention; något som kanske ej ännu finns men som kan och bör bli till, som det centrala och avgörande.

Eftersom samhällsplanering är en teoretisk forskningsaktivitet om handling och om praktiska lösningar, bör det inses att planeringens främsta instrument är *begrepp*, *föreställningar*, *ord*, *analyser* och *skriftliga framställningar* som, tillsammans med teckningar och andra symboliska produkter, ska leda till *handlingsbeslut*.

Hur gör man med diffusa begrepp för att de ska hanteras i en realistisk planeringsdiskussion som inte bara fastnar i orden?

Det kan inte vara förenligt med en god planering att ignorera frågan om språk- och begreppshantering. Att reflektera över valet och användningen av begrepp och ord blir en nödvändig förutsättning för att förstå vad man gör som planerare.

Artikelns mest centrala del består av en undersökning av fyra olika typer av diffusa begrepp som är vanligt förekommande i offentliga utredningar; en semantisk urvattning av vanliga samhälleliga begrepp.

Kompakta begrepp som motsats till diffusa innebär att de beskriver något konkret och de flesta fall entydigt och materiellt och lätt låter sig kvantifieras till numeriska data.

Diffusa begrepp kan aldrig utsättas för samma grad av objektifiering och objektivering som rena tingsförhållanden och naturfenomen. Ger man sig in på att kvantifiera dessa, blir de snabbt men omärkbart urlakade *fantombilder* av innehållet. Det är en avsevärd skillnad mellan att tala om naturkatastrofer, klimatförändringar, miljöfaktorerers inverkan, byggnaders strukturer och hållbarhet etc. och att tala om människors vantrivsel, konsumtionsvanor, yrkeskompetens, bostadsbrist, utbildning, sysselsättning, asocialitet, fattigdom med mera.

Mänskligt liv kan inte undandra sig den kausala verkligheten som vår natur är en del av, därför måste all mänsklig kunskap bygga också på naturkännedom. Men den mänskliga verkligheten beror inte bara på det som sker av nödvändighet. Människor är förmögna att sätta igång processer på egen hand, genom att själva välja orsak, med eller utan tanke på dess inverkan. Vi är kapabla att

syfta mot ”provisoriska utopier” i vårt handlande. Något som landskapsarkitekten Eva Gustavsson har formulerat väl:

”Arkitekters och landskapsarkitekters historia har alltför ofta reducerats till en betraktelse över enskilda objekt och deras designlösningar. Genom stilhistoriska belysningar kan man då följa hur nya utformningsideal föds, utvecklas och med tiden avlöser varandra. En annan uppfattning finner man hos många biologiskt skolade professioners önskan att se förklaringar till våra, landskaps, parkers och trädgårdars utveckling såsom något av naturen förutbestämt. Varken stilhistoriens sekvenser eller naturvetenskapens prognoser är dock tillräckliga som förklaringsmodeller. En inriktning på epokgörande arkitektoniska verk har dessutom många likheter med biologiskt lagbundna utvecklingsförlopp. De utgår båda ifrån att förändring är något som kan likställas med framsteg och genom detta låter de en kausal-deterministisk utvecklingstanke få företräde framför mer sammansatta tolkningar av vad som ytterst styr människor att vilja forma denna utveckling mot bestämda mål”²

Enligt Ramirez bör en välgrundad handlingskunskap kombinera faktakunskap med humanvetenskapliga metoder. Humanvetenskaplig forskning skapar förståelse om vad samhällsforskare och teknikforskare gör, eftersom vetenskapligt arbete *också är handling*. Samhällsvetenskapens instrument är ett specifikt synsätt och en begreppsapparat. Men att undersöka vad ett synsätt och en begreppsapparat är för något, är en humanvetenskaplig, inte en samhällsvetenskaplig uppgift.

Ramirez betonar liksom vikten av ett elementärt metaperspektiv över hur och varför vi utformar vissa saker på vissa sätt.

SANT ELLER GOTT?

Nutidens planeringsteoretiska praxis väcker frågan om syftet med samhällsplaneringen och huruvida specifika former av planering kräver särskild behandling.

Genom att renodla det som ska observeras, tolkas och behandlas till det som är mätbart eller

det som faller inom en renodlad kategori, låter vi vår uppmärksamhet ignorera faktorer som kanske ibland är avgörande för att planering skall lyckas. Det handlar om en sorts godtycklig hänvisning till en helhetssyn.

Planeringen och planerare påstår sig vilja studera samband, men då endast vissa ; samband mellan ett fåtal faktorer utifrån *ceteris paribus*-principen, en princip som bara är användbar i vissa naturvetenskapliga experiment vilken bygger på principen om isolering av faktorer.

Begrepp som *korrekt* och *sant* är inte liktydliga. Korrekt betyder *lämpad* och siktar till *kvalitet*.

Faktabeskrivningar kan vara sanna eller falska, *åtgärder* kan vara goda eller mindre goda. Sanning kräver exakthet, kvalitet tarvar precision. Sanningen bygger på mentala föreställningar om något, kvalitet kommer till uttryck genom handlandet. Vetenskap och faktabeskrivningar faller inte utanför detta kriterium över kvalitet.

Valet av faktabeskrivning är en mänsklig *handling*, och handlingar fordrar kvalitet. Praktik och kvalitet genomsyrar allt, så fort det gäller mänskliga val och handlingar.

Det goda är högre än det sanna, d.v.s det sanna är en av godhetens former, det väl tänkta. Samhällsplanering måste utgå från korrekta föreställningar och sanna fakta som är korrekt formulerade och siktar till önskvärda syften. Utan både skicklighet och klokhet, *d.v.s utan konst och etik*, finns ingen samhällsplanering.

Vad jag vill säga med detta referat är att det vore strävsamt med färre led i planeringsapparaten. Beslut borde ligga så nära aktörer som möjligt. SJ:s planteringsväsende kom att bli en paraplyorganisation med tanke på sin storlek, men handlingskunniga trädgårdsdirektörer som alla hade hortikulturell erfarenhet och kunskap hade ett så pass stort inflytande att det verkligen bar frukt. Knivsta har idag sitt stationshus Q-märkt. Intresse finns även lokalt att rusta upp och återställa Knivstas järnvägsplan. Det är värt att nämnas att Knivstas järnvägsplan vid anläggandet föräddades minst 48 stycken växtarter och var en järnvägsplan värd namnet. Så som den ligger idag mellan Knivstas olika delar, någorlunda oförstörd i sin struktur och samtidigt som en passage i centrum, finns det all anledning av bevara och rusta upp den.

Ett samtida exempel på en kreativ upprustning av ett järnvägsstråk, som 2015 vann Elmia parks första pris är Badhusparken i Nybro. Parken är en upprustad bangård med planterad torräng längs med hela tågplattformen, och cykelställ i det bevarade lokstallet.

² Gustavsson, E. (2001) sid. 31

REFLEKTION

Varför har jag nu valt att i anslutning till den svenska järnvägsparken väva in en diskurs om handlings- respektive faktakunskap, diffusa och kompakta begrepp, sant eller riktigt och gott?

Ramirezs undersökning om handlings- och faktakunskap i samtida samhälls- och socialplanering känns relevant i anknytning både till SJ:s planteringsväsendes tillblivelse och avklingande, även om den är avsedd att läsas något metaforiskt.

Ramirez vill belysa dikotomin i synsättet i dagens Sverige mellan fysiska fenomen och sociala fenomen, och i förlängningen förhållandet mellan fysisk planering och socialplanering.

Studier om människor och deras beteenden förskjuts idag till att bli alltmer instrumentella och kvantifierbara, när människor, fortfarande lika lite som förut, kan inhysas i den typen av studium.

Planeringsapparaterna, de som också berör våra gemensamma ytor i stadsrummen, präglas idag av betydligt fler beslutsled än vad de gjorde förr. Under det förrförra seklet handlade det om några visionära människor vilka fick handlingsutrymme att verksätta nya engagemang och gå i bräsch, så som Olof Eneroth gjorde som SJ:s planteringsväsendes förste trädgårdsdirektör under 1860-talet. Han kritiserade samtidens undermåliga trädgårdskultur, skrev och debatterade, forskade, undervisade och försökte rikta den svenska trädgårdskulturen, barn- och folkbildningen mot en högre nivå.

Offentliga parker hade börjat se dagens ljus i Sverige, och så småningom järnvägsparkeer.

Järnvägsparkerna ingick i en ny översiktsplanering för nya järnvägssamhällen. Men det hade knappast uppstått ett helt trädgårdsväsende i SJ:s regi utan dessa nyckelpersoner som satt på en ypperlig *handlingskunskap*. De hade hantverksmässig erfarenhet av hortikultur och en handlingskunskap som siktade mot något gott, och mot kvalitet.

Från att ha varit ett land med fattig trädgårdskultur vid 1860 till att knappt 70 år senare få internationellt erkännande för densamme.

Skulle man kunna betrakta den dåtida uppkomsten och förvaltningen av den svenska järnvägsparkeer, som en del av en socialplanering och inte endast en idé i den fysiska planeringen för nya järnvägssamhällen? Jag är benägen att svara ja till detta.

Ramirezs text bottnar i verkliga erfarenheter från ett yrkesliv inom kommunalplanering. Däremot behöver ju nu inte detta vara ett gängse sätt att kategorisera den samtida förvaltningen av

städers och tätorters gröna miljöer.

Vad jag tror mig ana, är att synen på parker och gröna miljöer som en del av det offentliga rummet, har genomgått en förskjutning. Från att en gång ha varit både en del av den fysiska och sociala planeringen till att idag vara viktig ibland, om det är en plats av regional betydelse.

Vad visionära personer som Adolf Edelsvärd, Nils Ericsson, Olof Eneroth, Enoch Cederpalm och Gösta Reuterswärd hade, var det just *handlingskunskap*. Deras yrkeskunnande och skicklighet parat med deras visioner om hur saker skulle se ut och på vilket sätt detta kunde låta sig göras borde enligt min mening vara mycket bra exempel på den handlingskunskap som av Ramirez beskrivs som både meningsfull och eftersträvansvärd inom planering.

Definitionen idag av förvaltning av de gröna miljöerna i de offentliga rummen verkar alltså bleknat i båda fälten. Grön förvaltning kan idag sägas varken vara utkristalliserad som en del av den fysiska eller sociala planeringen, åtminstone inte i jämförelse med de historiska vittnesmål vi har kunnat ta del av.

Många gröna miljöer är idag alltså oftast eftersatta, utan en tydlig vision och intention om vad den borde vara, och det verkar även som att den upplevda vinsten (av de styrande skikten inom kommunal planering) av att anställa människor i förvaltningsapparaten är mycket försumbar.

Precis som Ramirez lyfter fram i sin analys av kommunretorik, talas det bara om driftskostnader på ett abstrakt och slentrianmässigt vis som om att det inte vore någon skillnad på en parkarbetare i varselväst och bensinkostnader till en röjsåg. Inget tal om de samhälleliga och sociala vinsterna i att låta människor få jobba i grupp istället för att jobba ensamma, att få jobba utomhus och att få utgöra ett livfullt element i stadsbilden till glädje för andra av platsens medborgare eller besökare, eller värdet av att förvalta *vackra* miljöer.

Att skapa, eller förvalta, samstämmiga utomhusmiljöer med tydliga harmonier är inte ett blint självändamål, utan uppfattningen och uppskattningen av densamme är ett socialt fenomen och alltså en *gemensam angelägenhet*.

Jag anser att Ramirez studium är välformulerat, sympatiskt, väl underbyggt och adekvat som analogi till många företeelser i samhället, inte minst till SJ:s planteringsväsende.

Jag har bara en invändning. ”Strukturella (fysiska) åtgärder skapar möjligheter och förutsättningar, inte tillstånd” – skönhet *kan* skapa tillstånd.

AVSLUTNING

Det har varit en färgstark och rörande tur att resa med SJ:s trädgårdsväsende. Ändamålet med detta examensarbete har varit att studera de svenska järnvägsparkerna i förhållande till det offentliga stadsparkprojektet under samma tid.

Syftet har också varit att undersöka epokens tid och ideal.

Vad som kan sägas efter denna fördjupning är att de svenska järnvägsparkerna var en del av det offentliga stadsparkprojekt som ägde rum under andra hälften av 1800-talets Sverige, trots att de i två skilda avhandlingar om Sveriges stadsparkar inte beskrivs.

Agathon Sundius var både trädgårdsskribent och trädgårdsdirektör för SJ och i närkontakt med andra hortikulturellt etablerade personer. Adolf Edelsvärd ritade paviljonger till Sveriges första offentliga park som han lovordade och ritade in järnvägsparkar i de nya stationssamhällena tillsammans med stationsbyggnader. Av flera av de bilddokument som finns kvar går det att se att flera järnvägsparkar i Sverige präglades av olika stilar influerade från Europas trädgårdsskulturer. Järnvägsparken bildades i samtid och i enlighet med tidens stilideal med den offentliga parken. Varför den inte riktigt tycks ingå i den generella beskrivningen av 1800-talets offentliga parker i Sverige är en annan fråga. Det är svårt att ringa in förklaringar till underlåtelse, alltså även här att veta vad det kan bero på. De svenska järnvägsparkerna förtjänar större uppmärksamhet.

Med platsinventeringen försökte jag se om det fanns spår kvar av Knivsta järnvägspark och om parken präglades av någon stil. Det har gått långt tid sedan anläggningen, men stora delar av parkens placering och struktur finns än idag. Det förblev svårt att dra så många slutsatser efter växtinventering i jämförelse med originallistan, men det går att anta att flera levande spår finns kvar från epoken. Dock för lite spår för att kunna avläsa en eventuell stilbildning. Metoden att förlita sig på levande material är för svag.

SJ:s trädgårdsväsendes betydelse för svensk trädgårdshistoria visade sig vara större än vad jag hade kunnat föreställa mig.

Aspekten av det gäckande och mystiska draget hos denna epok som inte har lämnat alltför mycket efter sig, har naturligtvis lockat mig ännu mer till vidare efterforskningar.

Under utbildningen i landskapsarkitekturprogrammet understryks ofta landskapsarkitektens roll av en som medlar och ser helheten.

En helhet kan naturligtvis se ut på många sätt, men personligen tycker jag vi har fått alldeles för lite historieundervisning och träning i handteckning under utbildningen. Ett sätt att kompensera för en sådan upplevd brist, är ju att självständigt fördjupa sig i historia, vilket detta examensarbete har givit mig utrymme till.

Historisk kunskap om landskapsstilar är också relevant ur ett yrkesmässigt hänseende där vi landskapsarkitekter är med och utformar miljöer. Känt är att man bör kunna regler för att sedan kunna bryta mot dem.

KULTURARV OCH FRAMTID

I ett tidevarv med automatiseringens mycket höga exploateringstakt av arbeten borde fler kunna se potentialen i trädgårdsdriftens näring.

För att återknyta till Ramirez kunskapsteoretiska del i detta arbete, så kan ju *handlingskunskap* sägas vara konkret kunskap om bäst lämpad handling.

Att finkänsligt gallra växter på mindre utrymmen är ett arbete som inte någonsin kommer att kunna maskineras; *vi behöver* människor till detta. Kännetecknande för den estetiskt adekvata handlingen är att den förmår uttrycka ett sammanhang så pass väl att kommunikation uppstår.¹

Det uppstår en kommunikation när vårt seende svarar med uppskattning på en väl omhändertagen miljö. Jag tror att vi är flera som skulle glädjas om våra offentliga stationsmiljöers skönhet var i paritet med många ovan givna exempel. Jag har själv arbetat inom trädgårdsdrift i nästan tio år och det är ett meningsfullt arbete.

Det vore beundransvärt om kommuner idag storskaligt vågade satsa på drift med nyanställning av många arbetare till offentliga gröna miljöer.

Jag har personligen en uppsjö av idéer över hur dessa miljöer skulle kunna upprustas också med hänseende till ekonomiska inramningar.



FIGUR 138.
Plantering, Stockholms Centralstation, 1928. (Foto Sveriges järnvägmuseum).

¹ Gustavsson, E. (2001a) sid. 7

KÄLLOR

Andréasson, Anna

Trädgårdshistoria för inventerare. CBM:s skriftserie 19. Centrum för biologisk mångfald. Lund (2007)

Arendt, Hanna

Människans villkor/Vita activa. Bokförlaget Daidalos. Göteborg. (1958) sid. 51

Bergkvist, Johan

a. *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*. Swedish University of Agricultural Sciences, Licentiatavhandling, Uppsala (2013). *Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick i Spår – årsbok utgiven av Sveriges järnvägmuseum och Järnvägmusei vänner*. Gävle (2012).

b. *Spår 2012. Årsbok utgiven av Sveriges järnvägmuseum och Järnvägmusei Vänner*. Norra Skåne Offset, Hässleholm (2012)

Bucht, Eivor. Public Parks in Sweden 1860-1960.

The planning and design discourse. Avhandling. S.L.U Alnarp (1997)

Cederpalm, Enoch

Planteringsväsendet i SJ 1906-1931, band II. Stockholm (1931) sid. 353-362.

Ovanför ekränsen härdiga prydnadsträd och parkbuskar. I tidskriften *Lustgården* Årg.1. (1920) sid. 67-72.

Sveriges deltagande i internationella utställningen av trädgårdskonst i London den 17-24 okt. 1928. i tidskriften *Lustgården*. Årg.10. (1929)

Edelsvärd, Adolf & Nerman, Gustaf

Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörsvetenskap. Stockholm. (1859).

Eneroth, Olof

Holland : (1859) : några drag till en kulturbild. P. A. Norstedt, & söner, Stockholm (1860).
Om naturförsköningskonst – iakttagelser i Norra Tyskland, Danmark och Skåne sommaren 1855. Stockholm. (1857)

Ericson, Nils

Några ord om nyttan af Trädgårdsanläggningar i städer och på landet i Svenska trädgårdsföreningen årsskrift. Beckman. Stockholm. (1834-1863)

Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik

a. *Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år*. i *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven 2007* Stockholm (2007), sid. 128-146.
b. *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård*. Rapport, Banverket. (2007)

Gustavsson, Eva

a. *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswärd och Ulla Molins skapande handling* Swedish Univ. of Agricultural Sciences, Doktorsavhandling, Alnarp (2001).
b. *Park och Trädgård i kulturarvsperspektiv: Estetiska trädgårdsideal under tidigt 1900-tal, exemplifierade genom uppfattningar hos Gösta Reuterswärd och Ulla Molin* Göteborgs Universitet, Avdelningen för kulturvård. (2001).

Henriksson, G. Elin

I Guide till Svensk landskapsarkitektur, Arkitektur Förlag AB/Forskningsrådet Formas. (2013) Sid. 219-224.

Klintborg Ahlklo, Åsa

SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur i tidskriften Lustgården (1993) sid. 41-52.

Linde-Bjur, Gunilla

Järnvägsarkitektur. Balkong förlag, Stockholm. (2009)

Müller, Daniel

Trädgårdsskötsel. Albert Bonniers förlag. Stockholm. (1848)

Nolin, Catharina

Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet. Doktorsavhandling, Byggförlaget, Stockholm. (1999)

Nordisk illustreret Havebrugsleksikon

4:e uppl. København (1934).

Ramirez, José Luis

Socialplaneringens verktyg. En handlingsteoretisk undersökning i ett humanvetenskapligt perspektiv. Forskningsrapport sammanställd på uppdrag av Regionplane- och trafikkontoret. Stockholm. (2000)

Reuterswärd, Gösta

Riktlinjer för planteringen vid statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur i tidskriften Statsbaningenjören. Br. Lagerström. Stockholm. (1940)

Westin, Helena

När järnvägen bröt byggd. I tidskriften *Järnvägsmiljöer- byggnader och banor*. (1999)

Waern, Kolbjörn

I Guide till Svensk landskapsarkitektur. AB/Forskningsrådet Formas. Arkitektur Förlag. Sid. 213-218. (2013)

ELEKTRONISKA KÄLLOR

Tidningen Arkitekten 3 april 2018

Ignatieva, Maria

Alternativ till gräsmatta i Sverige, från teori till praktik, S.L.U Ulltuna, Institutionen för stad och land. Uppsala. 2017.

https://pub.epsilon.slu.se/14520/11/ignatieva_m_170831_1.pdf

Lehtonen, Melanie

Hållbar och funktionell utemiljö för järnvägsstationer SLU Alnarp 2009. LTJ fakulteten.
http://stud.epsilon.slu.se/537/1/lehtonen_m_091008.pdf (hämtad 14.11.2017)

Knivsta kommunprotokoll

http://www.knivsta.se/-/media/Files/Kommun-politik/Politik/Kommunfullmaktige/Kallelser/2015/2015-02-12/01_Mbf_park_mellan_stationshuset_och_Knivsta%C3%A5n_Bortredigerad.ashx?la=sv-SE

FOTOGRAFIER

Figur 97-99 fotografier över växtdokument vid Norra stambanan 1868. Figur 101-137 fotografier från inventeringen i Knivsta tagna av **Ulrika Rydh**.

Om ej angivet, är samtliga fotografier från Sveriges järnvägsMuseums samlingsportal med upplåtelseätt och okänd fotograf.

<http://www.samlingsportalen.se/> sökord: "plantering"

http://www.samlingsportalen.se/all/CgiText-SearchDB?Pending=none&Listname=allfgrlistpct_upd&DBTheme=fg_Foton&SeField0=%5Bfg_Foton%5DMotivkategori%2CLand%2CLAen%2Cort%2CAEmne1%2CAEmne2%2CAEmne3%2CAEmne4%2CAEmne5%2CBildtext**%2CANmaerkning**&SeVal=plantering

